Merc.
231 f (3
Soetbeer

Ueber

Hamburgs Handel.

Von

Dr. Adolph Soetbeer.

Dritter Theil.

Hamburg,
bei Hoffmann und Campe.
1846.

329. C.

Statistik

des

Hamburgischen Handels.

1842. 1843. 1844.

Von

Adolph Soetbeer.
J. U. & Ph. Dr.

Hamburg,
bei Hoffmann und Campe.
1846.

BIBLIOTHECA
REGIA
MONACENSIS.

Bayerische
Staatsbibliothek
München

H. G. Voigt's Buchdruckerei.

Inhaltsverzeichniß.

Erste Abtheilung.

Locale Verhältnisse. — Handelsgesetzgebung.

Seite

Fahrwasser der Elbe &c. .... 3—18
Hafen-Anlagen .... 18—23
Veränderungen in der innern Handelsgesetzgebung .... 23—41
(Zollverordnung. — Stempelverordnung. — Verordnung für Maaß und Gewichte. — Kornordnung. — Normal-Kornschaale. — Wechselordnung. — Assecuranz-Ordnung &c. — Casse der Stücke von Achten. — Consular-Reglement. — Diverse Desiderien.) —
Preis-Differenz beim Banksilber .... 41—58
Elbschifffahrtsverträge
Zölle auf der Oberelbe .... 58—74
Regulirung des Stader Zolles .... 74—92
Commerzielle Verhältnisse zu auswärtigen Staaten .... 92—97

Zweite Abtheilung.

Schifffahrtsbewegung und Handelsumsatz im Allgemeinen.

Seeschifffahrts-Verkehr
Uebersicht der angekommenen und abgegangenen Seeschiffe .... 101—115
See-Dampfschifffahrtsverkehr 116
Hamburgische Rhederei .... 117—119
Beförderung von Auswanderern .... 122—124
Wallfischfang 124
See-Versicherungen .... 125—127
Flußschifffahrts-Verkehr
Uebersicht der angekommenen und abgegangenen Flußschiffe .... 128—131
Zusammenstellung der über Wittenberge und der über Stettin eingegangenen Quantitäten einiger Handelsartikel 133
Fluß-Dampfschifffahrt 134
Stecknitz-Verkehr 135
Landfracht-Verkehr .... 136—142
Einfuhr ausländischer Handelsartikel &c. .... 143—159
Einfuhr und Ausfuhr inländischer Producte und Industrie-Erzeugnisse .... 160—178
Geld- und Wechsel-Course .... 179—180

Dritte Abtheilung.

Handelsbeziehungen zu einzelnen Ländern.

Großbritannien .... 183—197
Niederlande .... 198—200
Belgien .... 201—206
Frankreich .... 207—213
Spanien .... 214—216

	Seite
Portugal	217—222
Länder am Mittelländischen Meere	223—228
Dänemark	229—232
Schweden und Norwegen	233—238
Preußische Ostseehäfen	239—241
Rußland	242—244
Britisches Nordamerika	245
Vereinigte Staaten von Nordamerika	246—252
Mexico	253—255
Cuba	256—263
Haiti	264—265
St. Thomas und Portorico	266—267
Venezuela	268—271
Brasilien	272—290
Montevideo und Buenos-Ayres	291—292
Westküste von Amerika	293—296
Azoren, Canarien, Madeira, Cap Verdische Inseln	297—298
Westküste von Afrika	299—301
Ostindien, Manila und China	302—309
Australien	310
Allgemeine Uebersicht des auswärtigen Handelsverkehrs von Hamburg und Bremen während der Jahre 1842—1844	311—312
Uebersicht des Verkehrs von Lübeck während der Jahre 1842—1844	313—318

(Bemerkung. Wo bei der Zusammenstellung der Einfuhr im Allgemeinen wie auch in Rücksicht der Handelsbeziehungen zu einzelnen Ländern, über das Jahr 1844 in Ermangelung der betreffenden Materialien nähere Angaben noch nicht vorgelegt werden konnten, ist das Jahr 1841 den beiden Jahren 1842 und 1843 beigefügt worden, sowohl um die Uebersicht eines dreijährigen Zeitraumes zu gewähren, als auch weil in der ersten Fortsetzung dieses Buchs das Jahr 1841 noch nicht durchweg hatte berücksichtigt werden können. — In den Abschnitten, welche die Handelsbeziehungen zu den einzelnen Ländern behandeln, ist am Schlusse über den betreffenden Handelsverkehr Bremens eine allgemeine Angabe beigefügt worden.)

Erste Abtheilung.

Locale Verhältnisse.
Handelsgesetzgebung.

Locale Verhältnisse.

In der Einleitung zu unseren früheren Publicationen über die Hamburgische Handelsstatistik ist der localen Verhältnisse, welche mit unserm Handel in unmittelbarem Zusammenhange stehen, besonders der Fahrbahn der Elbe, der Anstalten, die Hamburg zum Nutzen der Schifffahrt auf der Unterelbe unterhält, so wie der Hafen-Anlagen ausführlicher gedacht worden. Was dort gesagt ist, findet auch jetzt noch volle Anwendung. Namentlich sind die damals geäußerten Ansichten über die hydrotechnischen Verhältnisse der Elbe seitdem durchaus bestätigt worden. Vornämlich ist dies durch das ausführliche Gutachten geschehen, welches die Commission der von sämmtlichen Elbuferstaaten abgeordneten Wasserbauverständigen der Dresdener Elbschifffahrts-Revisions-Commission am 15. December 1842 gemeinschaftlich vorgelegt hat. *) Das Gutachten bezweckte die motivirte Beantwortung der Fragen: „welches ist die gegenwärtige Beschaffenheit des Fahrwassers in den verschiedenen Theilen der Elbe? und, durch welche Mittel können ohne unverhältnißmäßigen Aufwand an Zeit und Kosten die Schwierigkeiten gehoben werden, welche ein regelmäßiger Betrieb der Elbschifffahrt in der mangelhaften Beschaffenheit jenes Fahrwassers findet?“ Da dieser Gegenstand für Hamburg von so außerordentlichem Interesse

---

*) Das Gutachten hat die Unterschrift der Herren Weiß, Günther, C. Th. Kunz, F. Mosengel, E. J. F. v. Christensen, C. H. Wünsch, H. Vieth, Heinr. Hübbe.

ist, da unbegründete Besorgnisse wie irrthümliche Behauptungen in Bezug auf diese Fragen sich so oft wiederholen, dürfte es angemessen erscheinen, aus jenem nicht zu Publicität gelangten Gutachten einige Auszüge, welche die allgemeinen Resultate zusammenfassen, bei dieser Gelegenheit mitzutheilen:

„Wir glauben hierbei zuvörderst der schon öfter ausgesprochenen Hypothese gedenken zu müssen, daß die Elbe an einem unheilbaren Uebel, einer allgemeinen Erhöhung ihres Bettes, leide, und daß diesem nicht gründlich abzuhelfen sei, weil der Strom mit jedem Hochwasser eine große Menge Sinkstoffe herabführe, die in allen Theilen des Bettes niederschlügen und dessen Erhöhung beförderten.

In dieser Art ist die Hypothese allerdings geeignet, Besorgnisse zu erregen; dennoch theilen wir sie nicht. Nach unsern Erfahrungen, die wir durch eine vieljährige Beschäftigung an diesem Strome erworben haben, ist zu solchen Besorgnissen kein Grund vorhanden, auch lassen sich nirgend Spuren, welche solche, selbst scheinbar, unterstützen könnten, auffinden.

Die Sinkstoffe, die der Strom und seine Nebengewässer herbeiführen, und die in den oberen gebirgigen Gegenden aus den im Gerölle zertrümmerten Felsmassen bestehen, dann durch Reibung in Kies, Sand und Schlick verwandelt, in den nach einander folgenden Stromstrecken in dieser Gestalt erscheinen, werden in den feineren Theilen wohl mit jedem Hochwasser dem Meere zugeführt; doch ehe dies stattfindet, hier, oder schon auf dem Wege dahin, in der Masse, durch die Processe, durch welche die Natur den Kreislauf ihrer Wirksamkeit im Schaffen, Auflösen und Verwandeln stets erneuert, mittelst Abscheidung der wässerigen und der andern nicht erdigen Bestandtheile, vielleicht sogar eines Theiles der letzteren, wahrscheinlich beträchtlich vermindert.

Was von jenen Stoffen, insbesondere beim sinkenden Spiegel, im Strome wegen ihrer Schwere noch niederschlägt, unterliegt bei der, durch jedes nächste Hochwasser entstehenden größeren Bewegung, neuer Reibung und Zerkleinerung bis zu dem Grade,

der wie bemerkt, dann andern verwandschaftlichen Kräften, eine vollständige Einwirkung gestattet.

Wäre dies nicht der Fall, so würden die Niederschläge des Elbwassers, welches seit Jahrtausenden dem Meere zueilt, in dem untern Strom und an der Mündung desselben ganz andere Erscheinungen darbieten, als sich jetzt in dieser Beziehung wahrnehmen lassen."

„Die in der Elbe sich vorfindenden und Untiefen bildenden Niederschläge, so wie deren Vergrößerung und Vermehrung, haben demnach nur in besonderen Ursachen ihren Grund.

Eine der ersten und wichtigsten ist die überall bemerkbare Unregelmäßigkeit ihres Laufes in Verhältniß zu den übrigen Bedingungen, nach welchen die Abflußprofile für den höchsten wie für den niedrigsten Wasserstand geordnet sein sollten.

Schon auf der Oberelbe, wo der Strom sich durch die Gebirge seine Bahn gebrochen hat, lassen sich die dort bemerkten Uebelstände in mehreren Fällen daraus darthun, noch mehr aber auf dem Theile, der weniger Schwierigkeiten ihnen zu begegnen, darbot.

Wenn demnach hier das abfließende Wasser jetzt gezwungen wird, sowohl im Stromlaufe selbst bis zur bordvollen Höhe, als in dem für das, die Ufer überschreitende Hochwasser, ihm offen gelassenen Gebiete, sich unter den verschiedensten und von denjenigen oft sehr abweichenden Geschwindigkeiten zu bewegen, die seinem natürlichen Gefälle in jeder Stromstrecke entsprechen,

weil durch die Deiche, durch welche der größere Theil des Stromthales der Ueberschwemmung entzogen worden, dem Hochwasser bald ein sehr weites, bald ein, alle Rücksichten auf eine angemessene Vorfluth übergehendes, sehr enges Profil belassen;

weil durch Durchstiche in ganz ungeeigneter Weise an mehreren Stellen das relative Gefälle vermehrt;

durch Beibehaltung bedeutender Serpentinen und durch Bedeichung vorspringender Landzungen daselbst, andererseits

die Bewegung des Wassers zum Nachtheil seines geregelten Abflusses aber verzögert; und endlich

weil durch die nur spärlich befestigten Ufer, dem Abbruch derselben und mit ihm der willkührlichen und regelmäßigen Erweiterung des Stromlaufes ein freier Spielraum gelassen worden;

so ist solches allerdings zu beklagen."

„Die Hindernisse, welche hiernach für den Betrieb der Schifffahrt zu beseitigen sind, finden sich zwar am ganzen Strome, aber nicht im Zusammenhange, sondern an einzelnen, mehr oder weniger von einander entfernten Stellen, und sie bestehen in den Untiefen, die durch den Niederschlag der vom Strome mitgeführten Sinkstoffe, das Bette mehr als an anderen Stellen erhöhet haben.

Mit dieser Andeutung der wirklichen Schifffahrts-Hindernisse wenden wir uns nunmehr zu der näheren Angabe dessen, was auf die beabsichtigte Verbesserung der Schiffbarkeit der Elbe Bezug hat.

Ueberall, wo die Untiefen vorgefunden wurden, hat sich auch ergeben, daß ihr Dasein in einer, zu den übrigen Verhältnissen des Stromes derselben Strecke, zu großen Breite des Stromlaufes ihren Grund hat; einige Stellen in der Oberelbe ausgenommen, wo der Zusammensturz des durch die Berggewässer herbeigeführten schweren Gerölles, der Gewalt der Strömung Trotz geboten und gleich einem Wehr, den Lauf dergestalt verengt hat, daß nur durch Aufstau des Wassers, mittelst der dadurch gebildeten Stromschnellen, der Abfluß möglich ist.

Die Ursache aller dieser zu großen Breiten, ist keine andere als der vernachlässigte Abbruch der Ufer, der an mehreren Stellen zwar jetzt nicht mehr bemerkbar ist, weil der Strom durch die Verbreiterung schon so geschwächt worden, daß seine Kraft nicht mehr hinreicht, den Angriff fortzusetzen, der aber an vielen Stellen noch besteht, wo ihm nicht in neuerer Zeit schon durch Befestigung der Ufer selbst, oder durch Einbaue, Grenzen gesetzt sind.

Ohne Zweifel ist daher die Befestigung der noch in Abbruch befindlichen Ufer, das erste Erforderniß zur Erreichung des vorgesetzten Zieles und die Erhaltung der geschützten und der noch nicht im Angriffe liegenden Ufer, das zweite."

„Nächst der Uferbefestigung ist ein anderes Erforderniß zur Erreichung des Zweckes, die Einschränkung der zu breiten und untiefen Stromstrecken.

Wir dürfen hierbei als bekannt voraussetzen, daß von der Breite eines jeden Stromprofiles, seine Tiefe zunächst abhängt, und dem tieferen Profile eine geringere Breite entspricht, selbst abgesehen von der damit verbundenen vortheilhaften Abänderung der übrigen Factoren, deren Product den gleichmäßigen Abfluß des Wassers in verschieden gestalteten Profilen bedingt.

In der Ober-Elbe, wo schweres Sinkmaterial die Untiefen bildet, kann die Einschränkung jedoch niemals so weit beabsichtigt werden, um durch sie allein die Vertiefung zu erwirken. Es wird hier also die Tiefe in der Regel nur durch Aufräumung erlangt werden können, und die gleichzeitig damit zu verbindende Schmälerung der Profilbreite durch Einbaue, nur dazu dienen, die gewonnene Tiefe zu erhalten.

Wo leichteres Material, insbesondere Sand und Schlick das Strom-Bette bedeckt, wird dagegen die Einschränkung allein hinreichen, die Vertiefung zu befördern.

Da von der Breite der Profile die Tiefe, und umgekehrt, wenn von einem Maaße der letzteren die Rede ist, jene von dieser abhängt, die Bestimmung der zu beschaffenden Tiefe des Fahrwässers aber der Hauptgegenstand unserer Berathungen sein mußte, so haben wir hiernach also auch zuerst erwogen,

welche Tiefe der auf dem Strome bestehenden Schifffahrt entsprechen möchte, damit diese auch noch bei den niedrigeren Wasserständen betrieben werden könne, und

welche dieser niedrigeren Wasserstände den Bestimmungen der Tiefe zum Grunde zu legen ist, zunächst jedoch nur für die Ober- und Mittel-Elbe, da auf der Unter-Elbe,

wegen Ebbe und Fluth andere Verhältnisse zu berücksichtigen sind.

Wir hielten es hierbei den Umständen angemessen, nur die bestehende Schifffahrt, oder eigentlich die dermalige Größe der gebräuchlichsten Frachtschiffe, in den Kreis unserer Berathungen zu ziehen, auch liegt innerhalb derselben in der That noch ein weites Feld, durch Abänderung der jetzigen, sehr schwerfälligen Bauart dieser Schiffe in eine leichtere, die Tragfähigkeit derselben, bei einem gleichen Tiefgange mit Vortheil zu vergrößern.

Die Größe derjenigen Frachtschiffe, welche jetzt am meisten im Gebrauche sind, haben wir zu ermitteln gesucht, und unter diesen die, welche

eine obere Länge von Spitze zn Spitze von 140 Fuß,
eine obere Breite in der Mitte über die Bordten von 15 bis 16 Fuß und
eine Höhe von der untern Bodenfläche bis zur Oberkante der Bordten von 5 Fuß Preußisch Maaß

haben, als am meisten für die Elbschifffahrt geeignet, erkannt. Sie gehen, wenn die bei der Schiffsvermessung nothwendig erachtete Höhe des Bords über Wasser von 15 Zoll berücksichtiget wird, mit voller Ladung 45 Zoll, mit halber Ladung aber, wenn sie nicht zu alt sind, oder einen durchgebogenen Boden haben, 32 Zoll tief.

Es finden sich zwar auch noch Schiffsgefäße von größeren Abmessungen auf dem Strome vor, wir glauben jedoch, daß diese, zumal sie gewöhnlich nur bei höheren Wasserständen im Gebrauche sind, unberücksichtiget bleiben können und müssen, um die Ansprüche der Schiffer nicht zu sehr zu steigern. Wer sich eines größeren Schiffsgefäßes bedient, von dem muß vorausgesetzt werden, daß er den Anforderungen auf eine angemessene Beförderung auch bei den kleineren Wasserständen entsagt; auch wird er solchen Schiffen, deren Größe die oben angegebene nicht überschreitet, niemals in der Fahrt hinderlich werden dürfen. Durch Verordnungen von Seiten der Strompolizei möchte dies ausdrücklich festzustellen sein.

Die bis jetzt auf der Elbe von Hamburg bis Magdeburg, und oberhalb Dresden bis Melnik benutzten Dampfschiffe, haben in Ansehung der Länge und des für halbe Ladung angenommenen Tiefganges der Frachtschiffe, die oben festgestellten Abmessungen noch nicht überschritten, nur die Breite derselben weicht, einschließlich der Radkasten, wesentlich davon ab. Inzwischen ist diese letztere dem Fortkommen der Dampfschiffe bis jetzt da nicht hinderlich gewesen, wo sie, auch bei kleineren Wasserständen, die gehörige Tiefe vorgefunden haben. Es ist daher vorauszusetzen, daß auch nach erfolgter Vertiefung der Fahrbahn ein Tiefgang von 32 Zoll einer künftigen Veränderung der Dampfschiffe, durch stärkeren Bau und kräftigere, mithin schwerere Maschinen, genügen wird.

Dieser Umstand und die sichere Erwartung, daß die Schiffer sehr zufrieden sein werden, wenn sie, bei anhaltend niedrigem Wasser, noch mit halber Ladung unbehindert fortzukommen im Stande sind, hat uns bestimmt, nur die dazu erforderliche Tiefe der Eintauchung in Betracht zu ziehen.

Die Mehrzahl der Kommissarien war dabei zugleich der Meinung, daß es zur Vermeidung eines unverhältnißmäßigen Aufwandes an Zeit und Kosten, und aus den sonst noch in den diesfälligen Verhandlungen angeführten Gründen, nicht zweckmäßig sei, eine Abstufung des Tiefganges der Schiffsgefäße, und eine Abweichung der vorzuschlagenden Normalgröße derselben, für die verschiedenen Stromstrecken anzunehmen, sondern daß einerlei Größe der allein für Frachten bestimmten Schiffsgefäße und gleichmäßiger Tiefgang derselben bei kleinem Wasser, letzterer einschließlich der Dampfschiffe, von Hamburg bis Melnik, dem regelmäßigen Betriebe der Elbschifffahrt mehr entsprechen werde

Hierauf gründet sich demnach der Vorschlag:

die oben schon angegebene Länge, Breite und Höhe, als die größten Abmessungen der Frachtschiffe, und den bei kleinem Wasser als zulässig erachteten Tiefgang von 32 Zoll, für Fracht- und Dampfschiffe für die ganze Elbe von Melnik bis Hamburg, als feststehende Norm anzuerkennen.

Mit diesem Tiefgange steht die Annahme des Wasserstandes in unmittelbarer Verbindung, von welchem derselbe abhängig zu machen ist. Einstimmig sind wir der Meinung gewesen, daß solches nicht der in diesem Jahre [1842] bekannt gewordene kleinste Wasserstand sein dürfe, denn, wenn den in den oberen Gegenden gefundenen, in sonst vom Wasser bedeckten Felsen eingehauenen Marken, einiges Vertrauen in Absicht ihrer Zuverlässigkeit geschenkt werden darf, so ist dieser kleinste Wasserstand noch nie, oder doch in einem sehr langen Zeitraume nicht eingetreten.

Aus den Beobachtungen neuerer Zeit sind, als die kleinsten und gleichfalls sehr seltenen Wasserstände, nur die der Jahre 1811 und 1835 bekannt und diese waren noch circa 6 Zoll höher als der des gegenwärtigen Jahres.

Dies Ergebniß aus einer Vergleichung vieljähriger Beobachtungen an verschiedenen Pegeln hat uns bestimmt, denjenigen Wasserstand, für welchen die Tiefe der Eintauchung von 32 Zoll als Norm gelten soll, Sechs Zoll Preußisch über dem diesjährigen kleinsten Wasserstande, wie er nach den Beobachtungen an den Pegeln oder sonst festgestellt worden ist, anzunehmen

Bei diesem Wasserstande und dem mehr erwähnten Tiefgange der Schiffsgefäße, ist demnächst, nach Erwägung aller Umstände, eine Tiefe des Fahrwassers von 36 Zoll oder 3 Fuß Preußisch Maaß als zulänglich erkannt worden."

„Wenn hiernach aber auch im Ganzen die vorgeschlagenen Maaßregeln zur Beseitigung der Untiefen lediglich dahin gerichtet sind, ein für nicht zu große und nur mit halber Ladung belastete Schiffsgefäße, angemessenes Fahrwasser, bei sehr erniedrigtem Stromspiegel zu beschaffen, so dürfen wir doch nicht verhehlen, daß der Umfang der hierzu erforderlichen Arbeiten, sich demungeachtet für jetzt noch nicht übersehen läßt. Theils sind dieselben nur nach und nach auszuführen, und bis dahin ist der Stromlauf noch manchen Veränderungen unterworfen, theils werden sich in Folge der verschiedenen Anlagen selbst, hin und wieder auch da Untiefen finden, wo dergleichen noch nicht vorhanden sind.

Auch gehören hierzu die verschiedenen Bauwerke und Arbeiten, um den Nachtheilen zu begegnen, mit welchen eine jede Theilung des Stromlaufes durch Inseln, für die Erhaltung eines geregelten Fahrwassers unvermeidlich verbunden ist. Es ist deshalb sehr wünschenswerth dahin zu trachten, entweder durch allmählige Absperrung des einen der Arme neben jeder Insel, das Wasser in dem andern zusammenzuhalten und hier seinen Lauf zu regeln, oder auch die Insel ganz wegzuschaffen.

Zwar wird dies nicht überall zulässig sein, weil andere Bedenken der Ausführung entgegenstehen können, wo solches aber nicht der Fall ist, da dürfte die Verbindung der Inseln mit dem einen oder mit dem andern Ufer, oder deren Wegschaffung, für die Erhaltung der Schiffbarkeit des Stromes von großem Nutzen und deshalb nicht zu unterlassen sein.

Wir halten es daher für Pflicht, im Allgemeinen die Beseitigung der Stromtheilungen, durch Anschließung oder Wegschaffung der Inseln, anzuempfehlen, insofern nicht, in jedem einzelnen Falle näher zu erwägende Abweichungen von diesem Princip sich als nothwendig ergeben, und soweit solches die Beschaffung eines geregelten Fahrwassers sowohl oberhalb als unterhalb der Insel erheischt.

Indem wir hiermit im Allgemeinen alles dasjenige zusamengefaßt haben, was auf die sichere Erzielung eines mäßig tiefen Fahrwassers und seiner Erhaltung, für die Ober- und Mittel-Elbe Bezug hat, und, wir wiederholen es, auf speciellere Angaben deshalb nicht eingegangen sind, weil diese in jedem besonderen Falle, nur von den Wasserbaubehörden der hohen Uferstaaten, welche die Ausführung zu veranlassen, sich bewogen finden werden, in gehöriger Vollständigkeit beizubringen sind, bleibt nun noch nothwendig, uns auch hinsichtlich der Unter-Elbe in gleicher Art darüber zu äußern.

Ebbe und Fluth ändern hier ganz den Character des Strom's, und von Hamburg abwärts auch seine Benutzung für die Schifffahrt, mittelst Seeschiffe.

Nur von Hamburg aufwärts kommen noch Stromschiffe in Betracht; auch wird von diesen die Süder-Elbe über Har-

burg nach Hamburg und Altona benutzt. — Auf der letzteren finden sie selbst bei der niedrigsten Ebbe, nach dem angenommenen Tiefgange in ihrem Fortkommen kein Hinderniß; auf der Norder-Elbe dagegen an einer Stelle, doch scheint es nicht schwierig, auch hier den Stromschiffen ein gleiches Fortkommen bei niedrigster Ebbe zu verschaffen.

Unterhalb der bei Altona sich vereinigenden Norder- und Süder-Elbe sind bei Blankenese und Schulau zwei Untiefen vorhanden, welche zwar schon lange bestehen, früher jedoch den weniger tiefen und großen Seeschiffen nicht wesentlich hinderlich waren, jetzt aber denselben bei vollem Tiefgange beschwerlich sind. Der Wasserstand auf diesen Untiefen beträgt bei gewöhnlicher Ebbe circa 7 und 9 Fuß, bei halber Fluth zu Schulau etwa 13 Fuß, zu Blankenese etwa 10½ Fuß Hamburger Maaß. Es ist schon an sich, und auch nach den von einzelnen Mitgliedern der Kommission gegebenen Nachweisungen, zu übersehen, daß die erforderlichen Anlagen, um dem Uebelstande abzuhelfen, von bedeutendem Umfange sein müssen, und deshalb ihre Ausführung in allen Beziehungen sorgfältigen Erwägungen zu unterwerfen ist.

Wir haben uns daher auch nur dahin aussprechen können, daß die Beseitigung der genannten Untiefen für die Schifffahrt wünschenswerth erscheine, insofern nicht erhebliche Hindernisse von irgend einer Seite nach dem Dafürhalten der betreffenden Staaten entgegenstehen.

Mit Ausnahme der beiden so eben erwähnten Untiefen, befindet sich das Fahrwasser auf der Elbe unterhalb Hamburg im Allgemeinen in einem der Seeschifffahrt entsprechenden Zustande.

Der Wasserreichthum der Elbe scheint, selbst unter den höchst eigenthümlichen und selten eintretenden Witterungsverhältnissen des bald verflossenen Jahres, groß genug, um, wenn man darauf nur allein Rücksicht nehmen dürfte, jede Verbesserung ihrer Schiffbarkeit zu unterstützen, um so mehr wird dies der Fall sein bei den nicht zu großen Ansprüchen, die nach dem Vorstehenden in dieser Beziehung nur an sie gemacht werden.

Sie entspringt zwar in keinem sehr hohen Gebirge und ihre Zuflüsse werden nicht, wie die der Donau und des Rheins, von schmelzenden Gletschern nachhaltig genährt, doch sind ihre eigenen, so wie die Quellen ihrer Nebengewässer, hinreichend, um ihr, selbst bei trockener Witterung, einen angemessenen Wasserstand zu erhalten, wenn die Hindernisse beseitigt werden, die der Erhaltung zugänglicher Tiefe an einzelnen Stellen entgegenstehen."

„Wir hätten nun noch der Kosten zu erwähnen, welche die in Vorschlag gebrachten Hauptarbeiten zur Vertiefung des Fahrwassers verursachen werden, desgleichen der Zeit, in welcher sie zu vollbringen sein dürften.

Im Vorhergehenden haben wir indessen schon bemerkt, daß sich der Umfang sämmtlicher Arbeiten noch gar nicht übersehen läßt, und wie wir glauben, hinlängliche Gründe dafür angeführt.

Der Natur der Sache nach, kann die ganze Vertiefung nur ein Werk der Zeit sein. Sie wird sich zwar zum Theil verlängern oder verkürzen, je nachdem die Stromveränderungen sich in derselben vermehren, hauptsächlich wird sie aber von den Mitteln abhängen, welche die hohen Staatsregierungen für die Ausführung der baulichen Anlagen in jedem Jahre bewilligen. Je rascher diese Ausführung, soweit es die Umstände gestatten, in den Stromstrecken der einzelnen Staaten jährlich fortschreitet, jemehr wird nicht nur an Zeit, sondern auch am Kostenbetrage gewonnen, weil die unterdessen noch im Strome entstehenden Veränderungen, da seiner zerstörenden Wirksamkeit einmal nicht plötzlich Stillstand geboten werden kann, dann nicht so sehr um sich greifen können.

Unter solchen Bedingungen ist das Ziel sicher auch in einer nicht zu fernen Zeit zu erreichen, und mit dem, einer möglichsten Verminderung der Kosten, unbeschadet des Zweckes, eng verbunden, wenn auch eine nähere allgemeine Angabe jetzt nicht wohl statthaft erscheint.

Je nachdem die Anlagen zur Verbesserung des Fahrwassers vorschreiten, je nachdem wird die Schifffahrt eine Erleichterung dadurch erhalten, allein so lange auch nur noch einige Untiefen vorhanden sind, den ganzen Vortheil davon nicht haben.

Kann auch der Wassertransport niemals so schnell betrieben werden, als der Transport auf Eisenbahnen möglich ist, so werden dieser Koncurrenz wegen, die Ansprüche an die Schifffahrt doch seitdem höher gestellt als in früherer Zeit, und die Schiffer dürfen jetzt auf ihren Reisen, wenn sie Ladung haben, ohne dringende Veranlassung nirgend über die nothwendige Zeit zu ihrem Fortkommen verweilen. Daher ist es um so nothwendiger, die denselben entgegenstehenden Hindernisse möglichst zu beseitigen.

Alsdann kann jede neben dem Strom ausgeführte Eisenbahn auf die Anstrengungen der Schiffer, sich keine Versäumniß zu Schulden kommen zu lassen, nur von dem Einflusse sein, die Wassertransporte zu beschleunigen."

Die vorstehenden Mittheilungen liefern die beste Erläuterung zu dem wichtigen §. 53 der Elbschifffahrt-Additional-Acte, worin vertragsmäßig bestimmt wird:

„In Uebereinstimmung mit den von Wasserbauverständigen sämmtlicher Uferstaaten angestellten Untersuchungen des Elbstroms und ihrem darauf begründeten Gutachten vom 15. December 1842 werden die Uferstaaten, jeder für sein Gebiet, die geeigneten Maaßregeln treffen, um dem Fahrwasser der Elbe zwischen Hamburg und Tetschen eine Tiefe von wenigstens drei Fuß Rheinländisch bei einem Wasserstande, welcher um 6 Zoll höher ist, als der im Jahre 1842 beobachtete niedrigste, zu verschaffen und zu erhalten.

Von den zur Erreichung dieses Zwecks in jenem Gutachten empfohlenen Mitteln, nämlich

1) Befestigung der im Abbruche befindlichen und Erhaltung der noch nicht im Angriffe liegenden Ufer,
2) Einschränkung zu breiter Stromstrecken, und, erforderlichen Falls, unmittelbarer Aufräumung seichter Stellen,

3) Anschließung oder Wegschaffung von Inseln, soweit deren Beibehaltung der Herstellung eines geregelten Fahrwassers hinderlich ist und nicht durch andere wichtige Rücksichten erfordert wird,

4) Anzucht und Erhaltung von Buschwerk auf denjenigen Sandfeldern und Anlandungen, welche ohne Nachtheil für das Fahrwasser bestehen können,

wird jeder Uferstaat innerhalb seines Gebiets und in den Grenzen seiner Berechtigungen diejenigen in Anwendung bringen, welche er den jedesmaligen örtlichen und sonstigen Verhältnissen entsprechend findet.

Die Ausführung dieser Maaßregeln soll ohne Aufschub begonnen und bis zur vollständigen Erreichung des vertragsmäßigen Zweckes kräftigst fortgesetzt werden.

Ueber dasjenige, was in dieser Beziehung in jedem Staate geschehen ist, wollen die Elbuferstaaten sich am Schlusse jedes Jahres allseitige Mittheilung machen."

Schon für das verflossene Jahr 1844 sind dem Vernehmen nach unter den verschiedenen Elbuferstaaten solche Mittheilungen ausgetauscht worden, welche das erfreuliche Ergebniß herausstellen, daß zur Verbesserung der Fahrbahn der Elbe von Tetschen bis zur Mündung über 240000 ℛ︀ Pr. Crt. verwendet worden sind.

Von den besonderen Anstalten und Vorkehrungen, welche der Hamburgische Staat*) im Verlauf der Jahre 1842 bis 1844 in Bezug auf die Beförderung der Schifffahrt auf der

---

*) Wie bedeutend die von Hamburg jährlich für die Elbe und für die Häfen aufzuwendenden Kosten sind, ergiebt sich aus den der Bürgerschaft vorgelegten Finanzübersichten. Hiernach betrugen die Ausgaben der Schifffahrt- und Hafen-Deputation

1841	Crt.-℔	605,000
1842	„	486,000
1843	„	412,500
1844	„	472,500.

Elbe getroffen oder doch vorbereitet hat, sind ausser der Erhaltung der bestehenden Einrichtungen, noch zu erwähnen.

Die Regulirung der Norder-Elbe vom Buntenhaus bis zum Oberhafen ist in den Jahren 1842 bis 1844 mit großem Eifer fortgesetzt worden, und hat bereits günstige Resultate geliefert, so daß die Fälle, wo die Schiffe bei niedrigem Wasserstande den Umweg durch die Süderelbe wählen mußten, seltener vorgekommen sind. Nach Vollendung der begonnenen Strombauten wird die Fahrbahn der Norder-Elbe mit verhältnißmäßig geringen Kosten in gehörigem Stande hoffentlich erhalten werden können.

Verschiedene Umstände wirkten zusammen, im letzten Jahre (1844) die Aufmerksamkeit des handelnden Publikums mehr wie je zuvor auf den Uebelstand der Sände bei Blankenese und Schulau zu lenken und den Wunsch nach Beseitigung dieser Hindernisse des Hamburgischen Seeschifffahrts-Verkehrs auf das lebhafteste anzuregen und zu bestärken. Wenn auch, wie sorgsame Untersuchungen ergeben haben, eine Verschlimmerung jener Untiefen seit Menschengedenken nicht stattgefunden hat, so liegen doch augenscheinlich in den gesteigerten Ansprüchen der gegenwärtigen Verkehrsverhältnisse und der bedrohlichen Concurrenz anderer Handelsplätze und Communicationen die triftigsten Motive vor, Alles aufzubieten, baldmöglichst eine Abhülfe gegen jenen bedrohlichen Uebelstand zu erlangen. In diesem Sinne ist denn auch ein großartiger Plan zur Correction des Fahrwassers bei Schulau und Blankenese schon entworfen, welcher jetzt näherer Prüfung unterliegt und zu dessen Ausführung vorgängige Verhandlungen mit den anderen betheiligten Uferstaaten erforderlich sind. Die von Privaten in Anregung gebrachten Vorschläge, die Fortschaffung der Sände durch sogenannte Kratzmaschinen zu versuchen, haben die Genehmigung der Behörden nicht erlangt, da diese Methode laut eingezogenen Erkundigungen sich bei andern Flüssen nicht bewährt habe und die Befürchtung nahe liege, daß dieses Mittel, da man dem aufgelockerten Sande den Weg nicht vorschreiben könne, Schaden statt Nutzen stiften werde. Dagegen ist durch Rath und Bürger-

schluß vom 16. December 1844 die circa 96,000 ℔ Crt. kostende Anschaffung eines neuen großen Dampfbaggers beschlossen worden, um vorläufig durch Baggerei an der Wegschaffung der Sände zu arbeiten. In Verbindung hiemit dürfte, unbeschadet der späteren Ausführung des vorerwähnten großen Correctionsplans, eine im Einverständniß mit der dänischen Regierung gleichzeitig vorzunehmende Anlage einzelner Uferwerke am nördlichen Elbufer hoffentlich schon nach wenigen Jahren eine bedeutende Verbesserung der Fahrbahn in Aussicht stellen. Daß hierzu noch fernere außerordentliche finanzielle Opfer erforderlich sein werden, wahrscheinlich über eine halbe Million Mark Banko, ist nicht zu verkennen; aber eben so gewiß ist, daß für die nächste Zeit dies als eine der wichtigsten Angelegenheiten für Hamburg erscheint.

Im übrigen ist in Betreff der Hamburgischen Anstalten für die Unterelbe (während der Jahre 1842 — 1844) nur noch zu erwähnen, daß auf den Wunsch der Schiffer das früher bei einem Wrack unterhalb Schulau stationirte Signalschiff auch nach Wegschaffung jenes Schifffahrtshindernisses mittelst Sprengung, dort an geeigneter Stelle seine beständige Station beibehalten hat, um die Schifffahrt auf der ganzen Unterelbe auch zur Nachtzeit zu erleichtern. Dagegen hat die Erfüllung des in gleichem Interesse geäußerten Wunsches, daß auch am Ausfluß der Oste in die Elbe ein Leuchtschiff ausgelegt werden möge, so wie die in Anregung gebrachte Einrichtung eines Leuchtfeuers auf Pagensand, bis jetzt noch Anstand gefunden.

Die am 20. December 1838 erlassene Curhavener Lootsen-Ordnung ist 1844 revidirt worden und sind bei dieser Gelegenheit die beiden nachstehenden Erleichterungen zu Gunsten der Schifffahrt getroffen, 1) daß die Erhebung des Sommer-Lootsgeldes, (welches um die Hälfte geringer ist als die Winter-Taxe) statt bisher vom 16. April bis zum 15. September incl; in der Folge während 6 Monate vom 1. April bis zum 30. September incl. stattzufinden habe, und 2) daß den Lootsen in Quarantainefällen während der zwei ersten Tage der Quarantaine kein Wartegeld zu vergüten sei. — Die allgemeine Verbindlichkeit der betreffenden Schiffe ihren Beitrag zu den Unterhaltungskosten

zu leisten, auch wenn sie sich eines Lootsen nicht bedienen, ist die Basis eines geordneten Lootsenwesens, und ist sowohl in der Billigkeit wie im wohlverstandenen Interesse der Schifffahrt begründet. Da nun aber manche die Elbe auffahrende lootspflichtige Schiffe sich der Entrichtung des Lootsgeldes zu entziehen suchen, auch das Lootsgeld vielleicht für einzelne Klassen von Schiffen, wenn die allgemeine Lootspflichtigkeit genau aufrecht erhalten wird, füglich noch zu ermäßigen sein dürfte, so steht zu erwarten, daß in nächster Zeit noch fernere angemessene Veränderungen hinsichtlich der Lootsen-Ordnung eintreten werden. Beiläufig ist zu erwähnen, daß von einigen Seiten die Einrichtung kleiner bei der Einfahrt in den Strom kreuzender Lootskutter, wie solche an mehreren anderen Seeplätzen stattfindet, empfohlen worden ist, um den einkommenden Schiffen zu jeder Zeit die Einnahme von Lootsen zu erleichtern. —

Nachdem wir die Verhältnisse des Elb-Fahrwassers u. w. d. z. besprochen haben, wenden wir uns zu der Betrachtung der für unsere Schifffahrt gleichwichtigen Angelegenheit der Hafen-Anlagen.

Die Dringlichkeit der Erweiterung des Oberhafens, welche mit der Regulirung der Verhältnisse des Grasbrooks aufs engste zusammenhängt, ist schon seit längerer Zeit erkannt und wiederholt besprochen worden. Die Frequez der Elbkähne hat in dem Maaße zugenommen, daß wegen Mangel an Platz im Hafen, eine große Anzahl jener Fahrzeuge jetzt oft auf freier Elbe liegen bleiben muß und für die Entladung und Expedirung derselben höchst lästiger Aufenthalt entsteht. *) Hauptsächlich mit Rücksicht auf dies Bedürfniß der Erweiterung des Oberhafens ist vom Senate am 14. März 1844 der Bürgerschaft ein Plan zur Regulirung des Grasbrooks zur Mitgenehmigung vorgelegt, von dieser jedoch angetragener Maaßen abgelehnt worden, unter Hinzufügung des dringenden Wunsches, „daß E. E. Rath

*) Am 10. März 1841 mußten 266, am 30. April 1842: 184, und am 15. August 1843: 114 Elbkähne, wegen Mangel an Platz im Hafen, auf der freien Elbe vor Anker gelegt werden.

förderſamſt einen anderen Plan unter umfaſſender Berückſichtigung der ferneren Entwickelung der Schifffahrt und des Handels entwerfen laſſen und dieſen demnächſt baldthunlichſt Erbgeſeſ. Bürgerſchaft zur Mitgenehmigung vorlegen möge.“ — Es ſind ſeitdem mit beſtmöglichſter Sorgfalt die erforderlichen Vorbereitungen zur Entwerfung eines ſolchen großartigen Planes zur Verbeſſerung und Erweiterung unſerer Hafen-Anlagen betrieben worden und darf wol mit ziemlicher Zuverſicht ein günſtiges Reſultat von der gemeinſchaftlichen Arbeit der damit beauftragten Techniker erwartet werden.

Die weſentlichſten Anforderungen, welche der zu erwartende Grasbrook-Plan in commerzieller Hinſicht zu berückſichtigen haben wird, dürften hauptſächlich in Folgendem beſtehen.

1) Ausdehnung des Hafens für Seeſchiffe.

Wenn gleich ſeit den letzten 4 Jahren die jährliche Frequenz des Niederhafens nicht in gleicher Progreſſion zugenommen hat, wie in dem Zeitraum von 1815 bis 1840, ſo ſteht doch zu hoffen, daß dies nur als ein vorübergehender Stillſtand zu betrachten iſt, und andererſeits iſt wol nicht zu verkennen, daß auch verbeſſerte Hafen-Einrichtungen unter den beſonderen Verhältniſſen Hamburgs zu benachbarten Plätzen zur größeren Frequenz von Schiffen mit hinwirken dürften.

2) Vergrößerung des Oberhafens und zweckmäßige Communication deſſelben mit dem Niederhafen, ſowie mit dem Elbſtrom.

Erſteres, die Vergrößerung des Hafens für die Elbfahrzeuge, iſt als zunächſt liegendes Bedürfniß ſchon vorhin erwähnt, und erheiſcht um ſo mehr Berückſichtigung, als Hamburg nach der Dresdener Additional-Acte von den übrigen Elbuferſtaaten beſſere Fürſorge für die Stromſchifffahrt erwartet und demnach, wie ſich von ſelbſt verſteht, in der Hafen-Einrichtung für dieſen Verkehr nicht zurückbleiben darf. Daß Vorkehrungen, wodurch es erreicht wird, daß die oberländiſchen Kähne zur Uebernahme von Speditionsgütern ſich ohne Weitläufigkeit und Schwierigkeit dicht neben den Seeſchiffen legen können, ſo wie die Errichtung von Krähnen zur Erleichterung des Ueberladens eine zeitgemäße

2*

Beförderung des hiesigen Handels sein wird, dürfte um so eher anerkannt werden, als das jetzige Verhältniß des Ueberladens im Niederhafen zu mancherlei Inconvenienzen und Beschwerden fortwährend Veranlassung giebt. Möglichst unbehinderte und rasche Communication des innern Oberhafens mit der Elbe so wie von der Stadt mit den Elbdampfschiffen ist in gleichem Maaße wünschenswerth.

3) Angemessene Communication zwischen den Seeschiffen und der Hamburg-Berliner Eisenbahn.

Die Bedeutsamkeit dieses Desideriums leuchtet von selbst ein; es entspricht durchaus dem Bedürfniß einer bequemen Verbindung des Oberhafens mit dem Niederhafen.

4) Anlegung bequemer Ausladungsplätze und Reservirung von Bauplätzen für geräumige Speicher in unmittelbarer Communication mit den flottliegenden Seeschiffen.

Da der Grasbrook das einzige zu größeren commerziellen Zwecken geeignete freie Terrain ist, worüber Hamburg disponiren kann, so wird man bei unbefangener und nicht auf die nächste Zeit beschränkter Auffassung der Sachlage leicht anerkennen, daß an Ausweisung von Bauplätzen zu Wohnhäusern ꝛc. nicht gedacht werden dürfe, sondern jeder Fußbreit im allmeinen und directen Interesse des Handels und der Schifffahrt früher oder später zu verwenden sein wird. — Bei den neuen Hafen-Anlagen wird noch besondere Rücksicht auf die Errichtung eines großen und mehrerer kleinerer Krähne in unmittelbarer Verbindung mit den Seeschiffen zu nehmen sein, da der gegenwärtige Mangel solcher Einrichtungen sich in höchst lästiger Weise für den Verkehr von Jahr zu Jahr mehr fühlbar macht.

Bei der fraglichen Regulirung des Grasbrooks wird ferner auf die Bedürfnisse des Schiffsbaues, namentlich auch auf die Herstellung von sogenannten trockenen Docks, auf die Erfordernisse des von Jahr zu Jahr wichtiger werdenden Steinkohlenhandels, auf Lagerung von Nutzhölzern und noch manche andere Handelsinteressen Bedacht zu nehmen sein.

Die befriedigende Entwerfung eines den vorbemerkten commerziellen Anforderungen entsprechenden großartigen Grasbrook-

Planes und dessen verfassungsmäßige Beliebung werden wir als eine Garantie für die fortschreitende Entwickelung des Hamburgischen Handelsflors betrachten. Die Ausführung eines solchen Plans braucht deshalb nicht übereilt zu werden, sondern kann successive und systematisch nach Maaßgabe der sich unmittelbar geltend machenden Anforderungen des hiesigen Verkehrs und sonstiger Umstände und mit Rücksicht der jährlich aufzuwendenden Kosten vorgenommen werden. Ein bedeutender Theil der Kosten wird voraussichtlich durch die Revennüen aus den Anlagen selbst ersetzt werden.

Es ist hier schließlich noch einer andern Hafen-Anlage zu gedenken, welche ebenfalls in letzterer Zeit von den Hamburgischen Behörden dringend gewünscht worden ist, nämlich der Verbesserung und Erweiterung des Curhavener Noth- und Winterhafens. Schon bei früheren Veranlassungen ist über die durchaus ungenügende Beschaffenheit desselben Klage geführt, aber nie in dem Maaße, wie im letzt verflossenen Winter (1844/45). Bei dem mehrere Monate anhaltenden Froste war eine bedeutende Anzahl nach der Elbe bestimmter und bis nach Curhaven gekommener Schiffe wegen Beschränktheit und Mangelhaftigkeit des dortigen Hafens genöthigt, theils wieder in See zu gehen und in andern Häfen zu überwintern, theils auch in der Nähe an den Strand zu holen, was bei der dortigen Localität bei eintretendem starken Nordweststurme außerordentliche Verlüste für die Hamburger Börse herbeigeführt haben würde, deren Betrag in einem Jahre leicht die Gesammt-Kosten einer genügenden Verbesserung der Curhavener Hafenanlagen weit übersteigen würde. Diese würde vornämlich in die Vertiefung des sogenannten Quarantaine-Hafens und die Herstellung einer Räumlichkeit für die sichere Ueberwinterung von 300 bis 400 Schiffen zu bestehen haben. Die ersten Schritte zur Erreichung dieses Wunsches sind bereits geschehen, indem gegenwärtig auch für den Curhavener Hafen ein umfassender Plan entworfen wird. Hoffentlich wird die projectirte Verbesserung jenes Hafens früher zur Ausführung kommen, ehe ein minder günstiger Ausgang, als bisher und namentlich im letzten Winter stattgefunden hat,

die Nothwendigkeit derselben noch deutlicher erweisen wird. Die Kosten dieser Anlagen werden ebenfalls sehr bedeutend sein, und werden bei den gegenwärtigen Verhältnissen Deutschlands den Hamburgischen Finanzen allein zur Last fallen. In England, Frankreich und andern Ländern werden ähnliche Anlagen nicht auf Kosten einer einzelnen Handelsstadt, sondern von den Mitteln des ganzen Landes hergestellt!

Wenngleich Hamburg der natürlichen Sachlage nach hauptsächlich nur auf die Verbesserung und Erleichterung der Wassercommunicationen einen directen Einfluß ausüben kann, so hat sich doch 1843 die Gelegenheit, oder vielmehr das Bedürfniß gezeigt, abseiten des Staates auch zur Beförderung des in neuerer Zeit mit dem Flußtransport in Concurrenz tretenden, und für die Ausbildung des Handels von nicht geahnter Bedeutung gewordenen Eisenbahnwesens einzuschreiten. Die Frist für den Nachweis des Actien-Capitals der projectirten Hamburg-Berliner Eisenbahn drohte nämlich abzulaufen, ohne a ß die erforderlichen Actien-Zeichnungen complet waren, und somit stand zu besorgen, daß die Herstellung einer Hamburg mit dem deutschen Eisenbahnnetz in Verbindung setzenden Bahn am rechten Elbufer auf unbestimmte Zeit verschoben werde. Unter diesen Umständen übernahm Hamburg (durch Rath- und Bürgerschluß v. 1. Juni 1843) und Meckleburg-Schwerin die Herbeischaffung von 3 Millionen Thaler (jeder Staat die Hälfte hiervon) zu den auf 8 Millionen ℳ festgesetzten Actien-Capital aus Staatsmitteln. Die Mitbetheilung der beiden Staaten geschah unter Bedingungen, welche für die übrigen Actien-Inhaber sehr günstig sind, daß nämlich für diese aus dem Rein-Ertrage der Bahn eine Dividende von 4½ pCt. vorabgenommen wird, ehe für die von den beiden Staaten übernommenen Actien die entsprechende Dividende von 3½ pCt. erhoben wird.

Handelsgesetzgebung.

Ungeachtet, wie vorhin ausgeführt, die Kosten zur Unterhaltung und Verbesserung der Einrichtungen zum Nutzen des Handels seit letzter Zeit bedeutend zugenommen haben, sind doch gleichzeitig hinsichtlich der direct auf dem Handel liegenden Abgaben einige neue Erleichterungen eingetreten. Bei Prolongation der Zollverordnung für die Jahre 1845 bis 1849 inclusive (durch Rath- und Bürgerschluß vom 16. December 1844) ist nämlich die Bestimmung der Transito-Freiheit deutlicher und zugleich etwas liberaler als in der Fassung der früheren Zollverordnungen definirt worden, ferner die völlige Zollfreiheit für Steinkohlen und Cinders, und was besonders wichtig, die Ermäßigung des Schiffszolles für die aus Großbritannien, Frankreich, Norwegen und Schweden, Rußland und den Preußischen Häfen kommenden Schiffe von 1 ℳ 8 ß auf 1 ℳ pr. Commerzlast, und für alle über 20 bis einschließlich 40 Commerzlast haltenden auf 8 ß pr. Commerzlast beliebt worden. — Der durch die Herabsetzung der Schiffszölle verursachte Ausfall in der Zolleinnahme ward auf circa 38,000 ℳ Crt. angenommen. Für die von der Stecknitz und der Oberelbe eintreffenden Schiffe ist die Modalität des Schiffszolles durch Rath und Bürgerschluß vom 23. Novb. 1843 dahin geändert worden, daß statt der Abgabe für das Fahrzeug im Ganzen von resp. 1 ℳ und 2 ℳ, der Zoll mit 2 ß für jede Commerzlast von 6000 ℔ der wirklichen Ladung eingehend wie ausgehend erhoben werden. Wenn der Zustand unserer Finanzen und die durch zunehmenden Verkehr gesteigerte

Zolleinnahme es nur irgend gestatten wird, so ist zu hoffen, daß die begonnene Ermäßigung des Schiffszolles auch auf die größeren und von ferneren Plätzen herkommende Schiffe ausgedehnt werde, was um so wünschenswerther erscheint, da die letzthin beliebten Herabsetzungen den Hamburger Schiffen, welche größtentheils im transatlantischen Verkehr beschäftigt sind, im Verhältniß nur wenig zu Gute kommt. Noch ist beiläufig zu erwähnen, daß in den letzten Jahren auch die Verbindlichkeit in Hamburger Courant den Zoll zu bezahlen aufgehoben ist und dieser, wie jetzt auch die meisten andern Abgaben, seitdem in jedem hier gültigen groben Courant-Gelde entrichtet werden kann.

Die Gesammt-Zolleinnahme während der letzten 3 Jahre war:

	1842 *)	1843	1844
	Crt. ℔	Crt. ℔	Crt. ℔
Schiffszoll	239,091	248,815	220,986
Eingehender Zoll	525,176	622,124	620,659
Ausgehender Zoll	105,968	111,536	116,490
Transito-Prolongationen ..	2,436	3,025	2,005
Zusammen	872,671	985,500	960,140
ab Unkosten	65,073	61,619	63,542
Rein-Ertrag	807,598	923,881	896,598

Außer dem Zolle sind es vornämlich gewisse Stempelabgaben, durch welche der Handel zu den öffentlichen Lasten direct beizusteuern herbeigezogen wird. Wenn auch der Stand unseres Staatshaushaltes nach dem großen Brande die Fortdauer dieser Abgaben im Allgemeinen noch nothwendig macht, so ist es doch erfreulich, auch hierbei sowohl einzelne Erleichterungen als dem Verkehr nützliche Convertirungen der Ansätze anführen zu können. Durch Rath- und Bürgerschluß v. 23. November 1843 ist der Stempel von Seeversicherungs-Policen auf Contanten, insofern diese Versicherungen von einem europäischen nach einem

---

*) Bis zum 14. Juli d. J. wurde der Waarenzoll noch mit resp. ½ und ⅛ pCt. Courant von Banco erhoben; seitdem Banco von Banco.

andern europäischen Hafen geschehen und die Prämie nicht über 1 pCt. beträgt auf $\frac{1}{8}$ pr. Mille ermäßigt und sind die Versicherungen auf Landtransporte für stempelfrei erklärt. Wichtiger als diese Abänderungen sind die Modificationen, welche die Stempel-Ordnung bei ihrer Prolongation v. 28. November 1844 rücksichtlich des Wechsel-Stempels erfahren hat. Es sind nämlich alle fremde (d. h. die von dem Ausland auf das Ausland, als auch die von Hamburg auf das Ausland gezogenen) Wechsel von jeder Stempel-Abgabe befreiet worden, wogegen zur Deckung des Ausfalls der Stempel für die Wechsel auf Hamburg von $\frac{1}{2}$ pr. Mille auf $\frac{5}{8}$ pr. Mille erhöht worden ist. Diese Convertirung erschien rathsam, weil die Stempel-Abgabe für fremde Wechsel fast ohne Controlle war und in der ausgedehntesten Weise umgangen wurde, und dann weil durch die völlige Entfreiung der fremden Wechsel vom Stempel der hiesige Wechselhandel wesentlich befördert wird, und die Lebhaftigkeit des Wechselverkehrs auch dem Handel im Allgemeinen, durch Erleichterung des Zahlungsmittels zu jeder Zeit und nach jedem Orte, sehr zu Gute kommt. Im Vergleich mit diesen Vortheilen ward die etwas erhöhete Stempelabgabe für Hamburger Wechsel im allgemeinen commerciellen Interesse als eine geringere Inconvenienz betrachtet, und die seit Eintritt der neuen Stempelordnung gemachte Erfahrung hat diese Ansicht gerechtfertigt.

Nachdem ein früherer Antrag des Senats in Betreff einer Verordnung über die Hamburgischen Maaße und Gewichte im Jahre 1841 keinen Erfolg gehabt hatte, ist jener Gesetzentwurf in revidirter Fassung am 1. December 1842 zur verfassungsmäßigen Beliebung wieder vorgelegt worden, und durch Rath- und Bürgerschluß die längst gewünschte genaue Feststellung unserer Maaße und Gewichte erfolgt. Das Hamburger Fußmaaß ist darnach auf $127\frac{36}{1000}$ Pariser Linien, und das Hamburger Handelspfund, als $33\frac{5}{32}$ solcher Lothe, von denen 16 auf die Normal-Bank-Mark (v. 65,536 Richtpfenningstheilen) gehen, betragend, auf $484,^{60945}$ Gramm = $10032,^{7}$ Holländische As bestimmt. Da nach früherem Herkommen das Hamburger Handelspfund in runder Zahl auf 10,080 As ange-

nommen wurde, so ist das jetzige gesetzliche Hamburger Gewicht etwas schwerer als bis dahin in den Reductionen fremder Gewichte gerechnet wurde. Die Differenz beträgt circa 1 Loth auf den Centner.

Eine längst gewünschte Verbesserung unserer Handelsgesetzgebung ist nach manchen Vorarbeiten endlich durch die in dem Rath- und Bürger-Convente v. 14. December 1843 beliebte Revision der veralteten Kornordnung v. 1737 herbeigeführt worden. In den Motiven zu dem desfallsigen Antrage wurden die Uebelstände, unter welchen bis dahin der hiesige Getraidehandel gelitten hatte und die Hauptpunkte der neuen Kornordnung folgendermaaßen zusammengefaßt.

„Vier Punkte bedurften vornämlich eine Abänderung und besondere Berücksichtigung:

a) Die Unsicherheit der hier angeordneten hölzernen Faßmaaße, welche bekanntlich zweimal im Jahre durch Einschlagung oder Herausnahme hölzerner Klötze regulirt (gekempt) werden, sich aber durch den Gebrauch und die Witterung fast täglich in ihrem kubischen Gehalte verändern.

b) Die Art des Einwerfens des Getraides mit Schaufeln in das Maaß mit mehr oder weniger Kraft, welche der Uebervortheilung Thür und Thor öffnend, nur noch hier, in Altona und in Lübeck im Gebrauch ist, während im ganzen übrigen Europa, da wo das Getraide gemessen wird, das Korn mit der größtmöglichsten Leichtigkeit in das Maaß eingeschaufelt wird.

c) Das aber dadurch hervorgerufene fast zur Nothwehr gewordene System, Trinkgelder zu geben, welches Ablieferer und Empfänger auf die Kornmesser anwenden und dadurch den gesetzlich bestimmten Lohn in Zeiten lebhaften Verkehrs wohl über das Zehnfache erhöhen.

d) Der für die gegenwärtige Gestaltung und Ausdehnung des Kornhandels unerträgliche Zwang, der durch manche Bestimmung des bestehenden Gesetzes und durch die im Allgemeinen als nützlich anerkannten und mit einiger Beschrän-

kung jedenfalls beizubehaltenden Institute der beeidigten Kornmesser und Kornträger demselben auferlegt ist."

Diesen allgemein empfundenen Uebelständen wird durch folgende Bestimmungen abgeholfen:

a) „Die Anwendung eines Maaßes in der bisherigen Form, jedoch von gegossenem oder geschmiedetem Eisem, wie in Holland, und eines Streichholzes, flach und unten abgerundet, mit einem Handgriff in der Mitte, wie man sich dessen in Berlin und Magdeburg bedient. Anschaffung und Aufsicht über die Richtigkeit wird der Staat durch die competente Behörde und den betreffenden Beamten übernehmen und wird zur Erleichterung des Verkehrs mit dem Inlande für das neue hier einzuführende Maaß, der preußische Scheffel [2770$\frac{3}{4}$ französische Cubikzoll] adoptirt werden.

b) Annahme des Grundsatzes, daß das leichteste Einschaufeln in das Maaß das richtigste sei, und Sicherung der Beobachtung desselben durch die Bestimmung, daß hinfüro nur der Verkäufer oder Ablieferer das Meßlohn zu bezahlen habe (während sonst beide Partheien es gemeinschaftlich trugen) und es dem Verkäufer frei gestellt bliebe, falls er sich durch ein zu heftiges Einwerfen benachtheiligt glauben sollte, durch seine eignen Leute das Maaß füllen zu lassen, und die Messer nur zum Abstreichen desselben zu behalten.

c) Die Feststellung des jetzigen schragenmäßigen Meßlohns von nur 8 ß [von jeder Seite] pr. Last auf Crt.-℔ 1: 8 ß [vom Verkäufer allein zu zahlen], unter dem Verbote jeder Forderung oder Annahme von Trinkgeldern bei steigenden Geldstrafen und im dritten Contraventionsfalle bei Cassation; und endlich

d) Beschränkung des Zwanges für die Beschaffung der Arbeit durch die beeidigten Kornmesser und Träger, unter mehrerer Erleichterung des Commercii, auf den Bezirk der Acciselinie und auf die Vorstadt St. Pauli, Aenderung der Stellung des Kornverwalters, strengere Ueberwachung der Messer und Träger durch denselben, Aenderung im Wahl-

modus bei den Corporationen, Verringerung der Zahl der Träger, Aufhebung der sogenannten Sontagsträger und Abstellung einer Menge eingerissener kleiner Mißbräuche."

Der Widerwillen und die Opposition, welche die neue Kornordnung bei ihrer Einführung fand, hat sich, was den Großhandel anlangt, bald verloren und die Zweckmäßigkeit der veränderten Einrichtungen ist jetzt allgemein anerkannt. Nur die hiesigen Consumenten (Bäcker und Brauer) beharren noch dabei, statt nach der durch die neue Kornordnung bestimmten Last zu 60 Hamburger Faß (oder preußischen Scheffeln), Weizen zu 62 Faß u. s. w. zu kaufen, was der früheren Hamburger Last nach dem Wurfmaaße gleichkommen soll. In den öffentlichen Auctionen aber darf nur pr. Last à 60 Faß oder eventuell nach Gewicht verkauft werden. — Es mag hierbei erwähnt werden, daß das neue Hamburgische Kornmaaß und die Schaufelmaaße später in Altona ebenfalls eingeführt worden.

Um der Unsicherheit wegen Bestimmung des Gewichts des Getraides abzuhelfen, hat die Commerz-Deputation nach vorangegangenen sorgfältigen Untersuchungen und nach Berathung mit Sachverständigen und den beim Getraidehandel Betheiligten sowohl eine Normal-Kornwaage, welche auf dem Commerz-Comptoir zur allgemeinen Benutzung aufbewahrt wird, durch die Herren Repsold anfertigen lassen, als auch unterm 1. Juli 1844 eine Bekanntmachung über die Verhältnisse und den Gebrauch für das hiesige Getraidegeschäft gültigen Normalschaale erlassen. Dieses Reglement lautet, wie folgt.

Um mehrfach geäußerten Wünschen zu entsprechen wird über die Verhältnisse und die Benutzung der auf dem Commerz-Comptoir befindlichen Normal-Kornwaagen nachstehendes bekannt gemacht:

§. 1.

Die kleinere Kornschaale (Viertel-Kop-Schaale), für alle Getraide- und Saat-Arten, mit Ausnahme von Hafer und Malz, bestimmt, hat, bei einem Durchmesser von 2,74 Hamb. Zoll und einer Höhe von 2,92 Zoll, einen Inhalt von 17 Cubikzoll. Das Gewicht des destillirten Wassers von + 13° R., welches dieselbe füllt, ist $15^{17}/_{32}$ Loth Bank-Gewicht + 12 Richtpfenningtheile.

§. 2.

Der Trichter, mittelst dessen diese Kornschaale gefüllt wird, ist $4^{1}/_{16}$ Zoll hoch und hat einen Durchmesser oben von $3^{1}/_{16}$ Zoll, unten von

$1^{13}/_{16}$ Zoll. — Der Abstand der Unterkante des Trichters von der Oberkante der unterstehenden Schaale beträgt $^{13}/_{16}$ Zoll. — Die mittelst des vollen Trichters gefüllte Schaale wird mit einem runden und glatten Streichholz von $^{3}/_{4}$ Zoll Durchmesser langsam abgestrichen.

§. 3.

Die Gewichte zu dieser Kornschaale sind folgende:

$^{1}/_{2}$ ℔ holländ.	=	....		184	Richtpfenningtheile.
1 „ „	=	$^{1}/_{16}$	Loth	111	„ „
2 „ „	=	$^{1}/_{8}$	„	222	„ „
3 „ „	=	$^{1}/_{4}$	„	78	„ „
4 „ „	=	$^{5}/_{16}$	„	189	„ „
5 „ „	=	$^{7}/_{16}$	„	44	„ „
10 „ „	=	$^{7}/_{8}$	„	89	„ „
20 „ „	=	$1^{3}/_{4}$	„	177	„ „
40 „ „	=	$3^{9}/_{16}$	„	98	„ „
60 „ „	=	$5^{3}/_{8}$	„	20	„ „

§. 4.

Die zum Wägen von Hafer und Malz bestimmte größere Schaale (Kop-Schaale) ist viermal größer als die für andere Getraidearten, und enthält demnach 68 Cubikzoll; das Gewicht des destillirten Wassers, welches dieselbe füllt, ist 3 Mark $15^{3}/_{8}$ Loth + 48 Richtpfenningtheile. Die Höhe dieser Schaale ist 5,375 Zoll, der Durchmesser 4 Zoll. — Der dazu gehörige Trichter hat, bei circa $6^{1}/_{2}$ Zoll Höhe, einen Durchmesser oben von circa $4^{7}/_{8}$ Zoll, unten von circa $2^{7}/_{8}$ Zoll, und der Abstand seiner Unterkante von der Oberkante der Schaale ist auf $1^{3}/_{16}$ Zoll bestimmt.

Die mittelst des vollen Trichters gefüllte Schaale wird mit einem runden und glatten Streichholz von 1 Zoll Durchmesser rasch abgestrichen.

Die Gewichte zu dieser größeren Schaale sind genau viermal so schwer wie die §. 3 bemerkten, also

$^{1}/_{2}$ ℔ holländ.	=	$^{1}/_{8}$	Loth	222	Richtpfenningtheile
1 „ „	=	$^{5}/_{16}$	„	189	„ „ ꝛc. ꝛc.

§. 5.

In Uebereinstimmung mit dem Principe der Kornordnung gilt das leichteste Wägen als Norm; eine andere Art der Füllung der Schaale als mittelst des Trichters ist jedoch nicht zulässig.

§. 6.

Finden über das Gewicht von Getraide Differenzen statt, welche nach der Normal-Waage des Commerziums entschieden werden sollen, so haben zu diesem Behufe, falls nicht eine anderweitige Uebereinkunft getroffen wird, Verkäufer und Käufer, jeder einen Mann zu ernennen. Können diese Guten Männer sich über das Gewicht nicht einigen, so wählen sie einen Obmann; können sie sich über diese Wahl nicht einigen, so haben sie sich an den Präses Commercii zu wenden, der auf ihr Ansuchen einen Obmann ernennen wird.

Hamburg, den 1. Juli 1844.

Die Zweckmäßigkeit einer Feststellung der Usanzen beim Getraide-Lieferungshandel, welcher für Hamburg jetzt von

bedeutender Wichtigkeit ist, hat in letzterer Zeit die übereinstimmende Anerkennung fast sämmtlicher bei diesem Geschäfte Betheiligter gefunden. Um dem deshalb geäußerten Wunsche zu entsprechen, sind abseiten der Commerz-Deputation die erforderlichen Einleitungen getroffen, indem eine Commission von Sachverständigen niedergesetzt ist, um den Entwurf eines Reglements für die Usanzen beim Getraidelieferungshandel auszuarbeiten, welches alsdann durch die Genehmigung des Ehrbaren Kaufmanns hoffentlich die Auctorität anerkannter Börsen-Usanzen erhalten wird.

Der Wunsch, eine revidirte Hamburgische Wechselordnung zu erhalten, ist auch im Verlauf der drei letztverflossenen Jahre nicht erfüllt, noch auch dieselbe in bestimmtere Aussicht gestellt worden. Dagegen ist die viele Jahre hindurch von der Kaufmannschaft vergeblich erbetene legislative Entscheidung der bestrittenen Frage, ob auch für nicht acceptirte Wechsel die im Artikel 16 der Wechselordnung von 1711 verstatteten Respittage gelten, endlich durch Rath- und Bürgerschluß vom 25. April 1844 erfolgt, und diese dahin ausgefallen, daß die Respittage auch für nicht acceptirte Wechsel gelten. Zugleich ist über die Dauer der Verbindlichkeit aus einem Interventionsaccepte eine gesetzliche Bestimmung getroffen worden. Der wörtliche Inhalt des Gesetzes ist folgender:

Da Zweifel darüber erhoben sind, ob auch nicht acceptirte Wechsel die im Artikel 16 der Wechselordnung vom Jahre 1711 verstatteten Respittage zu genießen haben; auch diese Wechselordnung über die Dauer der Verbindlichket aus einem Interventionsaccepte keine Bestimmung enthält, so wird in dieser Beziehung folgendes verordnet:

Art. 1.

Die im Art. 16 der Wechselordnung v. J. 1711 verstatteten Respittage gelten auch für nicht acceptirte Wechsel.

Art. 2.

Wenn ein Interventionsaccept dem Intervenienten nicht spätstens am letzten Respittage zur Zahlung des Betrags präsentirt wird, so ist selbiger von aller Verbindlichkeit aus seiner Intervention befreiet.

Art. 3.

Interventionsaccepte mit der Clausel „gültig bis Verfallzeit oder Verfalltag" oder mit einer andern, denselben Sinn ausdrückenden Clausel werden ganz wie reine Interventionsaccepte behandelt, und finden demnach auf dieselben die im Art. 1 gedachten Respittage Anwendung.

Die Verzögerung, welche die Erlassung einer neuen Hamburgischen Wechselordnung, trotz der mannigfachen Vorarbeiten und der von Zeit zu Zeit ausgearbeiteten vollständigen Entwürfe, bisher erfahren hat, würde minder zu bedauern sein, wenn der von mehreren Seiten geäußerte Wunsch nach einem gemeinschaftlichen deutschen Wechselrechte in nächster Zeit in Erfüllung ginge. Hamburg, als der wichtigste deutsche Handelsplatz, hat unzweifelhaft den Beruf, wenn nur irgend sich Aussicht zur Erreichung dieses Zieles zeigen sollte, zeitig die geeigneten Schritte zu thun. Näher motivirt ist dieser Wunsch nach einem gemeinsamen dentschen Wechselrechte in einer vom Leipziger Handelsvorstande*) im Februar d. J. ausgegangenen als Manuscript gedruckten Denkschrift. Es wird darin gewiß sehr richtig bemerkt: Ein Hauptgrund zur Bestärkung des Satzes, daß es an der Zeit sei, ein gemeinsames deutsches Wechselrecht zu schaffen, ist der, daß gerade jetzt viele, ja fast alle größere Staaten Deutschlands sich mit Entwürfen neuer Wechselordnungen beschäftigen. Liegt in diesem Streben unstreitig das Bedürfniß nach Verbesserung des jetzigen Zustandes, so muß schon deshalb diese Periode zur Fassung eines gemeinschaftlichen Entwurfs günstig sein und die Gemüther zu einer Nachgiebigkeit stimmen, wo sie zur Erlangung der Einheit erforderlich ist. Es ist aber auch eben wegen des Bevorstehens der neuen Wechselordnungen zu dem gewünschten Unternehmen jetzt die letzte, die höchste Zeit, wenn man den Plan nicht auf sehr lange Zeit aufgeben will. Sind einmal solche neue Entwürfe in einer Mehrzahl von Staaten zum Gesetz geworden, dann läßt sich auf deren Geneigtheit zu dem gemeinschaftlichen Unternehmen weit weniger Hoffnung fassen, da sie, wenn sie sich gleich durch dasselbe ebenfalls mit verbessern würden, doch einen so schnellen Wechsel nicht wünschen können.

---

*) Schon in der Mitte des 17. Jahrhunderts legte der Leipziger Handelsstand seiner Regierung die Bitte vor, auf dem Reichstage auf ein gleichmäßiges Wechselrecht für ganz Deutschland anzutragen, welche Bitte jedoch durch einen Decisivbefehl vom 4. December 1669 als „unpracticabel“ abgelehnt wurde.

Während gegenwärtig in Europa über 100 Millionen Einwohner auf circa 41,573 Quadratmeilen durch den Code de commerce ein gemeinsames Wechselrecht besitzen, bestehen in unserm deutschen Vaterlande gegenwärtig noch 56 verschiedene Wechselordnungen neben einander.

In Betreff einer künftigen Revision der in vielfacher Beziehung veralteten und ungenügenden Assecuranz- und Havarie-Ordnung von 1731 und zunächst der Abfassung eines möglichst vollständigen und den Anforderungen der Zeit entsprechenden „Allgemeinen Plans" Hamburgischer Seeversicherungen sind seit 1843 auf praktischem Wege Vorbereitungen getroffen worden, welche hoffentlich zu dem gewünschten Resultate im Interesse des für Hamburg so außerordentlich wichtigen See-Assecuranzgeschäftes führen werden. Auf die Aufforderung der Commerz-Deputation ist nämlich eine Commission von Sachverständigen zusammengetreten, um auf Grundlage einer umfassenden Vorarbeit und der darüber eingegangenen Gutachten den Entwurf eines Allgemeinen Plans auszuarbeiten. Es ist zu erwarten, daß derselbe nach seiner Vollendung, welche sowohl wegen der Schwierigkeit der Sache an und für sich als auch wegen der vielfachen sonstigen Beschäftigung der Mitglieder der Commission sich gegen die ursprüngliche Absicht länger verzögert, alsbald in allgemein anerkannte Wirksamkeit statt der bisherigen vielen Plänen der einzelnen Compagnien trete und durch die kaufmännische Usanz der Beliebung einer neuen Assecuranz- und Havarie-Ordnung den Weg bahne.

Um eine raschere Expedirung der Dispachen herbeizuführen, ist gegen Ende d. J. 1844 das Personal des Dispache-Comptoirs vermehrt und bestimmt worden, daß binnen 8 Tagen nach Einlieferung der Papiere abseiten des Dispache-Comptoirs die Anzeige gemacht werde, wenn die Papiere nicht vollständig sind, und welche noch beizubringen seien, und daß in Zukunft jede Dispache vor Ablauf von zwei Monaten nach Einreichung der vollständigen Papiere expedirt werde. — Auf dem Commerz-Comptoir liegt zur Einsicht der Betheiligten über die vom hie-

sigen Dispache-Comptoir erledigten und noch zu erledigenden Dispachen, ein regelmäßig fortgeführtes Register.

Hinsichtlich der Schiffer-Alten, welche bis dahin sich durch bloße Succession nach der Anciennität der Mitglieder der Schiffergesellschaft ergänzt hatten, ist seit 1843 ein veränderter Wahlmodus eingeführt worden. Durch Decret des Senats v. 5. Mai des genannten Jahres ist nämlich hierüber bestimmt, daß wenn ein Schiffer-Alter mit Tode abgegangen, drei Mitglieder des Senats und zwei von der Schifffahrts- und Hafen-Deputation aus ihrer Mitte zu deputirende Mitglieder mit den überlebenden drei Schiffer-Alten zusammen treten, um aus den Mitgliedern der Schiffergesellschaft durch Stimmenmehrheit einen Schiffer-Alten zu wählen. — Bald nach jenem Decrete ist auch in Betreff der unter dem Namen „Casse der Stücke von Achten" bekannten Pensions- und Unterstützungscasse, welche unter der Verwaltung der Schiffer-Alten steht, nach langwierigen Verhandlungen schließlich eine zeitgemäße Reform vereinbart und die neuen Statuten derselben vom 23. Mai 1843 vom Senate (am 7. Juni dess. J.) bestätigt worden. Die wesentlichsten allgemeinen Bestimmungen sind: Jeder unter Hamburgischer Flagge wirklich zur See fahrende Schiffscapitain hat das Recht, als Mitglied der Casse einzutreten. Das Eintrittsgeld beträgt nach dem Alter des Aufzunehmenden 300 bis 1000 ℳ Crt.; der jährliche Beitrag 60 ℳ. Die Leistungen der Casse werden darin bestehen, den Wittwen und Kindern verstorbener Mitglieder eine jährliche Pension zu gewähren. Außerdem haben auf Pension Anspruch diejenigen Mitglieder, welche im Seedienste durch Unglücksfälle dienstunfähig geworden sind, ohne Rücksicht auf ihr Alter; so wie auch diejenigen, welche 15 Jahre contribuirt haben, 60 Jahre alt sind und nicht mehr im activen Seedienste stehen, wenn sie es verlangen und bedürftig sind, Pension erhalten. — Die Cassen-Verwaltung wechselt jährlich bei den Schiffer-Alten in turno; die Jahres-Abrechnung wird von zwei von der Brüderschaft jährlich gewählten Deputirten geprüft. Nach Verlauf von 5 Jahren findet eine Revision der Statuten statt.

Der Capital-Bestand dieses in seiner revidirten Verfassung sehr wohlthätigen Instituts (besonders wenn einige aus der früheren Einrichtung her darauf haftenden größeren Gehalte allmälig aufhören werden) war am 6. Februar 1845

Bco. ℳ 402,801 : 9 β und Crt. ℳ 16,722 : 3 β.

Das Institut des Seefahrer-Armenhauses, welches außer einem werthvollen Grundstücke ein Capital von ca. Bco. ℳ 120,000 besitzt, ist jetzt völlig von der Casse der Stücke von Achten getrennt. Diese ihrem Zwecke nach so höchst wohlthätige und für Hamburg als große Seehandelstadt so durchaus nothwendige Anstalt bedarf noch dringender einer gründlichen Reform und weiteren Ausdehnung als dies bei der Pensions-Casse der Stücke von Achten der Fall gewesen. Hoffentlich wird im Laufe der nächsten Jahre eine zeitgemäße und zugleich der Absicht der ursprünglichen Stifter entsprechende Einrichtung des Seefahrer-Armenhauses stattfinden und diese milde Anstalt sich alsdann wieder mehr als bisher der Theilnahme des Publicums erfreuen.

Nach Aufhebung des früheren Amtes der Weinverlasser ist durch Rath- und Bürgerschluß vom 6. Juni 1844 eine Weinverlasser-Ordnung nebst Taxe beliebt worden, wonach die Weinverlasser in ein ähnliches Verhältniß gestellt werden, wie die Makler.

Um die Feststellung zweckmäßiger Usanzen beim Tabackshandel und die Abstellung bei diesem Geschäftszweige bestehender Mißbräuche vorzubereiten, ist auf Veranlassung der Commerz-Deputation bereits im Anfange 1844 eine Commission aus und von den bei dieser Branche Betheiligten gewählt worden. Die Vorschläge dieser Commission sind demnächst zu erwarten. —

Ein neues Reglement für die in auswärtigen Handelsplätzen angestellten Hamburgischen Consuln ist am 28. Oktober 1842 vom Senate genehmigt worden, und hat unter andern auch die gute Folge gehabt, daß seitdem abseiten der meisten Consulate ausführlichere und regelmäßigere Berichte eingesandt werden, als vorher. —

Da das neue Hamburgische Consular-Reglement bisher noch nicht publicirt worden, obschon die allgemeinen Consular-Instructionen fast sämmtlicher übrigen Handels-Staaten zur Publicität gelangt sind, wird dessen Mittheilung hier nicht ohne Interesse sein.

Reglement

für die von Seiten der freien Hansestadt Hamburg an auswärtigen Handelsplätzen angestellten Consuln.

§. 1.

Sobald einem neu erwählten Consul das Consulatspatent vom Senate zugestellt worden, hat sich derselbe ungesäumt bei seiner Landesregierung die Ertheilung des Exequatur auszuwirken, und demnächst dem Senate darüber zu berichten, ob und auf welche Weise, auch unter welchen etwanigen Beschränkungen oder Vorbehalten es ihm bewilligt worden.

Sollten diese Bedingungen, unter welchen das Exequatur ertheilt wird, nicht gleichmäßig allen andern Consuln an demselben Orte vorgeschrieben sein, oder durch die Reciprocität gerechtfertigt werden, so hat der Consul vor Antretung seiner Functionen zu berichten, oder, im Fall bei großer Entfernung den Hamburgischen Interessen daraus ein wesentlicher Nachtheil erwachsen sollte, seine Functionen nur unter geeigneter Protestation anzutreten.

Gleichzeitig hat der neu ernannte Consul einen von ihm eigenhändig unterschriebenen Revers einzusenden, daß er die in seinem Consulat-Reglement enthaltenen Verpflichtungen getreulich erfüllen wolle.

§. 2.

Hat an dem Platze, für welchen der neuernannte Consul bestellt ist, bis dahin schon ein Hamburgisches Consulat bestanden, wird derselbe sich von seinem Vorgänger im Dienste oder von denjenigen Personen, welche als Erben oder in sonstiger Eigenschaft dessen Stelle vertreten, das Consulats-Siegel sowie die zum Consulat gehörenden Papiere ausliefern lassen, darüber ein genaues Verzeichniß aufnehmen und dieses dem Senat einsenden. — Bestand früher an jenem Platze kein Hamburgisches Consulat, so wird dem neubestellten Consul ein Consulats-Siegel, enthaltend das Wappen der Stadt Hamburg und die Umschrift „Hamburgisches Consulat zu . . . . .“ von dem Senate zugestellt, dessen er sich in seinen Amtsgeschäften zu bedienen hat. Die Anschaffung einer Flagge, sowie eines Wappenschildes bleibt dem Consul auf seine Kosten überlassen.

§. 3.

Im Allgemeinen besteht die Pflicht des Consuls darin, in seinem Consulats-Districte nach besten Kräften Alles zu thun und wahrzunehmen, was zur Sicherheit und Förderung der Hamburgischen Handlung und Schifffahrt dienen kann.

§. 4.

Der Consul wird seine besondere Aufmerksamkeit darauf richten, das Wohlwollen der Landesregierung und der Localbehörden gegen Hamburg

zu erhalten, so wie die den Hamburgern durch Vertrag oder sonst wie zustehenden Rechte zu wahren.

§. 5.

Wenn die Handelsbeziehungen zu einem andern Staate, sei es hinsichtlich der Flagge, der Ausfuhr oder der Einfuhr mehr begünstigt würden als diejenigen zu Hamburg, so wird der Consul darüber berichten und bei sich darbietender Gelegenheit sich bemühen, unter Hinweisung auf die liberale Handelspolitik Hamburgs die gleichen oder den Umständen nach gleichgeltenden Vergünstigungen für Hamburg auszuwirken, auch wird er vorkommenden Falls seinen ganzen Einfluß dahin verwenden, die dem deutschen Ausfuhrhandel ungünstigen Zollverhältnisse möglichst zu beseitigen. Es muß indeß aus Vorstellungen solcher Art hervorgehen, daß der Consul sie nur aus eigenem Antriebe vorbringt und seiner Regierung darüber berichten wird. Kommen dabei aber Gegenleistungen von Seiten des Hamburgischen Staates in Frage, so hat der Consul, ehe er officielle Schritte vornimmt, deswegen Instructionen einzuholen und sich streng an diese zu halten.

§. 6.

Der Consul ist verpflichtet, Hamburgischen Angehörigen, wenn es gewünscht wird, in seinem Consulats-Districte seinen Beistand und Rath zu gewähren, sie nöthigenfalls nach Maaßgabe der Umstände bei den dortigen Verwaltungs- und Regierungsbehörden vertreten zu helfen, wie auch sie namentlich mit den betreffenden Landesgesetzen und Zolleinrichtungen bekannt zu machen. Falls Unterthanen anderer deutscher Staaten, die daselbst nicht durch Consuln oder sonst vertreten sind, sich an ihn wenden, wird er auch diesen seine Vermittelung und seinen Beistand nicht versagen.

§. 7.

Im Fall von Schiffbrüchen oder sonstigen Schäden Hamburgischer Schiffe ist der Consul, sofern die Eigner derselben dort einen besonderen Correspondenten nicht haben sollten, verpflichtet, sich des Schiffs, der Ladung und der Mannschaft nach besten Kräften anzunehmen und dafür als gewissenhafter Beamter Sorge zu tragen. Ueber die Aussagen der Capitaine und der Mannschaft wegen erlittener Schäden hat er ein Protocoll aufzunehmen und dem Capitain eine Ausfertigung desselben unter dem Consulatssiegel zu ertheilen. Der Consul ist gleichfalls verpflichtet, so oft er von dem Untergange oder dem Verkaufe eines Hamburgischen Schiffes in seiner Gegend Nachricht erhält, darüber hieher zu berichten, und die auf solche Fälle bezüglichen Schiffspapiere, falls sie ihm zu Händen kommen, hieher zu senden, es sei denn, daß der Capitain oder ein genugsam beglaubigter Vertreter der Rheder oder sonstigen Beikommenden, dort anwesend, anders darüber verfügte.

§. 8.

Wenn verunglückte oder kranke Hamburgische Schiffsleute seine Unterstützung nachsuchen, hat der Consul, sofern ein für sie zu sorgen pflichtiger Capitain oder Schiffs-Correspondent dort nicht vorhanden ist und selbigen anderweitige Hülfe nicht offen steht, die Aufnahme solcher Erkrankter in ein öffentliches Hospital sich angelegen sein zu lassen und den übrigens Bedürftigen eine verhältnißmäßige nothdürftige Unterstützung zu reichen, auch, nach Umständen, selbigen zur Rückkehr nach Hamburg oder sonst zum Weiterkommen behülflich zu sein. Die solchergestalt ihm entstehenden

Kosten hat er in der Regel dem beikommenden Rheder oder den Schiffs-Interessenten zu berechnen, in Fällen aber, da dieses nicht stattfinden kann, die Vergütung des demnächst aufzugebenden Betrages von Hamburgischen Staatswegen zu gewärtigen.

§. 9.

Bei dem Sterbefalle eines in dem Consulatsbezirke befindlichen Hamburgers hat der Consul, wenn die Erben abwesend sind und dort keinen Bevollmächtigten haben, sich des Nachlasses anzunehmen, und, in so weit er nach der dortigen Verfassung bei der den Gerichten des Orts zustehenden Aufzeichnung, Verwaltung, Regulirung und Sicherstellung des Nachlasses concurriren kann, solches zum Besten der auswärtigen Erben zu thun, auf jeden Fall aber dafür zu sorgen, daß diesen eine beglaubigte Abschrift von dem aufgenommenen Inventario und dem etwa vorhandenen letzten Willen übermacht werde. Er hat die Einsendung einer Vollmacht zu betreiben, und die Erben oder deren Bevollmächtigte in allen Schritten zur schleunigen und unverkürzten Auslieferung der Erbschaft nach Kräften zu unterstützen. Es wird indeß ausdrücklich bevorwortet, daß der Consul die Einmischung in Erbschaftsverhältnisse seiner Nation, deren Reciprocität Hamburg nicht gewährt, durchaus nicht als ein Recht in Anspruch zu nehmen hat. Falls dem Consul keine Erben bekannt sind, hat er über den Sterbefall an den Senat zu berichten.

§. 10.

Der Consul ist verpflichtet, den Antrag des Capitains eines Hamburgischen Schiffes auf Verhaftung eines straffälligen oder entlaufenen Matrosen bei der Landesbehörde zu unterstützen, sobald derselbe durch die Schiffsregister, Schiffsrolle oder andere Documente das Dienstverhältniß des Matrosen, sowie in glaubwürdiger Weise dessen Vergehen ihm dargelegt hat. Er ist berechtigt gleichzeitig von dem Capitain eine Bürgschaft für die Kosten der Verhaftung zu verlangen. Falls bei schweren Verbrechen die Auslieferung des Verhafteten an die Behörde zu Hamburg erforderlich wird, weshalb vorher bei dem Senate anzufragen ist, so wird diese die Kosten des Transportes hieher dem Consul ersetzen.

§. 11.

Dem Consul stehet eine Jurisdiction hinsichtlich dortiger Hamburgischer Angehörigen, so wie eine Uebung von Jurisdictions-Acten nur in so fern zu, als die dortigen obrigkeitlichen Behörden durch Ablehnung ihrer eignen Competenz ihn dazu unaufgefordert veranlassen sollten und eine Verweisung vor die Hamburgischen Gerichte durch die Umstände verhindert wird. Bei Streitigkeiten zwischen Hamburgischen Schiffern und ihrer Schiffsmannschaft, hat er sich angelegen sein zu lassen, stets die gütliche Beilegung zu versuchen und dadurch den Ausbruch förmlicher Processe zu verhüten. In diesen und allen andern Fällen, von Streitigkeiten, wo eine oder beide Partheien Hamburger sind, so wie, wenn beide Partheien darin einig werden, ihm die Streitsache auf Art und Weise eines Compromisses zur schiedsrichterlichen Entscheidung zu übertragen, ist er verpflichtet, sich derselben mit Unpartheilichkeit, nach bester Einsicht und unentgeldlich zu unterziehen. Die Partheien haben, bei geschehenem Vorbehalte der abermaligen Untersuchung und Entscheidung der Sache in der Heimath, sich bis dahin der Entscheidung des Consuls zu unterwerfen. Dem Consul liegt es ob, über dergleichen Vorgänge ein Protocoll aufzunehmen, und falls dasselbe, wie bei den Streitigkeiten zwischen Schiffer

und Schiffsmannschaft, zu Hamburg von Interesse sein sollte, dessen Abschrift durch den Schiffer oder andere passende Gelegenheit versiegelt dem Senate einzusenden.

§. 12.

Uebrigens ist es wohl zu beachten, daß kein Schiffer noch sonstiger Hamburger gezwungen ist, sich an das Hamburgische Consulat zu wenden, und sich der Hülfe desselben zu bedienen, vielmehr hänget solches von eines Jeden freiem Willen ab.

§. 13.

Der Consul ist verpflichtet, nach dem Schlusse jedes Jahres einen Hauptbericht einzusenden, enthaltend:

a) Eine Liste der im Laufe des Jahres eingelaufenen Hamburgischen und unter fremder Flagge von Hamburg gekommenen, so wie der nach Hamburg expedirten Schiffe, nebst einer Angabe des Tonnengehalts, der Bemannung, des Bestandes und des Werths der eingebrachten und mitgenommenen Ladung, so weit nämlich solche Angaben durch Mittheilung der Zollbehörden oder sonst zu ermitteln sind.

b) Einen Bericht über den Gang des dortigen Handels im Allgemeinen, nebst Anlage der erschienenen officiellen Tabellen oder sonstigen Publicationen über den dortigen Handelsverkehr. (Auszüge aus den Zeitungen.)

c) Einen Bericht über den Vertrieb Hamburger Exporte insbesondere, nebst Anlage der betreffenden jährlichen Handelsberichte angesehener Handelshäuser.

d) Einen detaillirten Bericht über die im Laufe des Jahres eingetretenen Veränderungen hinsichtlich des Tarifs der Eingangs- und Ausgangszölle, der Hafen- und Schiffs-Ungelder, der Einfuhr- und Ausfuhr-Verbote, so wie auch hinsichtlich der sonstigen den Handel und die Schifffahrt betreffenden Gesetzgebung. Erscheint ein besonderer Abdruck der Handels- und Zollgesetze, oder eine Publication über die Schifffahrt betreffende Einrichtungen, so ist solches regelmäßig einzusenden.

§. 14.

Der Consul ist aber auch in der Zwischenzeit zu Berichterstattungen verbunden, so oft dergleichen Vorfälle sich ereignen, deren Kenntniß von Interesse oder wobei er besonderer Verhaltungsbefehle benöthigt sein dürfte; namentlich tritt dieser Fall ein beim Ausbruch epidemischer Krankheiten und bei Entstehung feindseliger Verhältnisse zu anderen Staaten.

§. 15.

Seine amtlichen Berichte und Correspondenzen hat der Consul an den ihm bezeichneten Herrn Syndicus zu richten.

§. 16.

Jeder Consul ist verpflichtet, die auf seine Amtsverrichtung bezüglichen Papiere in bester Ordnung zu halten. Er wird zu diesem Behufe eine Registratur anlegen, worin er sorgfältig die Concepte oder Copien seiner Berichte, officiellen Briefe und andere Acten, so wie die Originale der an ihn eingehenden officiellen Schreiben, nach einer chronologischen und systematischen Ordnung aufbewahrt..

§. 17.

Falls ein Consul sich seiner Privat-Angelegenheiten halber von seinem Posten entfernt, hat er für die Zeit seiner Abwesenheit einen interimistischen Consulatsverweser zu bestellen und darüber behufs einzuholender Genehmigung zu berichten. Für den Fall einer Abwesenheit von drei Monaten in Europa und den asiatischen und africanischen Häfen des Mittelmeers, von sechs Monaten in anderen Welttheilen, hat er ein Urlaubsgesuch einzureichen. Sollte er sich verhindert sehn, die Erwiederung darauf zu erwarten, oder sollte ihm ein längerer Urlaub als auf sechs Monate in Europa und den asiatischen und africanischen Häfen des Mittelmeers, von zwölf Monaten in anderen Welttheilen nicht bewilligt worden sein: so wird seine längere Abwesenheit als eine stillschweigende Resignation betrachtet. Seine Functionen erlöschen, falls ihm nicht das Gegentheil ausdrücklich zugestanden ist und nach ihm deshalb gemachter Anzeige wird zu einer neuen Wahl geschritten.

§. 18.

Der Consul hat für die Besorgung seiner Consulats-Geschäfte und der ihm vom Senat, in Bezug auf das Hamburgische Handels-Interesse etwa zu ertheilenden besonderen Aufträge keinerlei Vergütung, weder vom Staate noch von dessen Angehörigen in Anspruch zu nehmen, und ist es ihm in letzterer Hinsicht untersagt, unter irgend einem Vorwande Consulats-Gebühren oder sonstige Abgaben von Angehörigen der Stadt oder deren Schiffen zu erheben.

Ausnahmsweise ist den Consuln in einigen Häfen und Plätzen fremder Welttheile und des Mittelmeers zugestanden, in jedem Fall, da sie auf Verlangen eines Schiffers ihre Unterschrift unter dem Consulats-Siegel ertheilen, die ihnen ausdrücklich verstattete Consulats-Gebühr [einen Spanischen Thaler] zu erheben; jedoch haben sie die Gebühr nur für Ein Mal, nicht aber für etwanige Duplicate und Triplicate zu berechnen. Am Jahresschluß ist ein detaillirtes Verzeichniß der erhobenen Gebühren einzusenden.

Außer einer Erstattung der im §. 2 und 8 erwähnten Ausgaben, wird ihm die des verausgabten Briefportos so wie diejenige der Kosten aus Staatsmitteln zugesichert, welche demselben aus der Einsendung auf die Statistik und die Gesetzgebung des Handels bezüglicher Druckschriften erwachsen, so fern sie nicht zu den direct für die Bibliothek der Commerz-Deputation eingesandten periodischen Bekanntmachungen gehören, deren Kosten aus dem Budget der gedachten Deputation bestritten werden. Bei diesen und allen andern voluminösen Einsendungen hat der Consul die thunlichste Ersparung des Portos zu berücksichtigen.

§. 19.

Alle künftig dem Consul, hinsichtlich seiner Amtsführung, zu ertheilenden Instructionen, sollen so angesehen werden, als wenn sie dem gegenwärtigen Reglement wörtlich einverleibt wären.

Conclusum in Senatu Hamburgensi, d. 28. Octobris 1842.

Wenn wir nach der vorstehenden Uebersicht, der in den Jahren 1842 bis 1844 incl. in Rücksicht unserer innern Handels-Gesetzgebung eingetretenen oder doch vorbereiteten Veränderungen

noch einen Blick werfen auf die Reihe der vor 3 Jahren in dieser Beziehung aufgezählten Desiderien (Ueber Hamburgs Handel. Erste Fortsetzung S. 81—96) und einige im Obigen noch nicht erwähnte Punkte kurz mit berühren, so ergiebt sich im Allgemeinen folgendes Resultat:

Erledigt sind: die Revision der Kornordnung; *) — die Regulirung der Maaße und Gewichte, — die Frage, wegen der Respittage nicht acceptirter Wechsel; — das Consular-Reglement; — die zeitgemäße Umgestaltung der Casse der Stücke von Achten — und, um dies aus dem Jahre 1845 hier schon vorweg kurz zu erwähnen, die Revision der Verordnung für die Beförderung von Auswanderern. —

Vorbereitet zur Erledigung oder wenigstens zur Abhülfe der dabei vorkommenden fühlbarsten Uebelstände sind: die Erweiterung des Oberhafens; — die Verbesserung unserer Häfen für die Seeschiffe und der hiemit in Verbindung stehenden Einrichtungen; — die Correction des Fahrwassers bei Blankenese und Schulau; — Verbesserung des Cuxhavener Noth- und Winterhafens (und zugleich Abstellung der bei Havarie-Fällen daselbst häufig stattfindenden Mißbäuche; — Reform der zu Cuxhaven bestehenden Quarantaine-Einrichtungen, welcher Gegenstand ganz besonders die Aufmerksamkeit und alsbaldige Fürsorge der Behörde verdient, seitdem andere Handelsstaaten, als Großbritannien, Frankreich und auch unsere Schwesterstadt Bremen jede unnöthige Quarantaine-Beschränkung und Belastung in zeitgemäßer und liberaler Weise entweder ganz aufgehoben oder wesentlich erleichtert haben; **) — Revision der Verordnung für

---

*) Auch für Anlegung eines bedeckten Liegeplatzen für Kornschuten wurde, wenn auch vorerst nur interimistisch, gesorgt. —

**) Durch eine königl. Französische Verordnung vom 20. Mai d. J. wird rücksichtlich der Quarantaine in Französischen Häfen angeordnet, daß die aus Westindien und von dem Amerikanischen Continent auch mit unreinen Gesundheitspässen kommenden Schiffe unmittelbar zur freien Practica zugelassen werden, sobald sie innerhalb 10 Tage vor ihrer Ankunft keinen Kranken oder Todten am Bord, noch auch während der gedachten Zeit verdächtige Communication auf dem Meere gehabt haben. — In dem ministeriellen Berichte zu dieser Verordnung ist ausdrücklich hervorgehoben, wie die besten medicinischen Autoritäten sich übereinstimmend dahin aus-

Schiffer und Schiffsvolk v. 1786 und Erlassung einer Verordnung für die im Hafen beschäftigten Arbeiter;*) — Revision des Reglements für den Wasserschout und zweckmäßigere Fassung der Musterrolle; — Revision der Assecuranz- und Havarie-Ordnung und Vereinigung der Assecuranz-Compagnien zu einem „Allgemeinen Plan.“ — Erlassung einer neuen Litzenbrüder-Ordnung, und was noch weit mehr Bedürfniß ist, eine Regulirung der Verhältnisse der Schifffahrts-Procureure; — neue Börsensaal-Ordnung; — Vereinigung der Postämter in einem Gebäude; wenn die vollständige Erreichung dieses Zieles auch nicht in Aussicht steht, so werden doch durch die Herstellung des neuen großen Postgebäudes die Bureaus der Stadtpost, der Turn- und Taxischen, der Hannoverschen und Schwedischen Posten in unmittelbare Nähe mit einander gebracht werden. —

Mehr als die übrigen bisher besprochenen Angelegenheiten unserer innern Handelsgesetzgebung scheint die neuerdings in Anregung gebrachte Frage wegen der Preis-Differenz zwischen dem in der Bank ein- und ausgehenden Silber eine ausführlichere Erörterung zu erheischen, und bei der außerordentlichen Wichtigkeit der Einrichtungen unseres Bankinstitutes auf den ganzen Hamburgischen Handelsbetrieb wird auch der nachstehende längere Aufsatz von Interesse sein.

Veranlassung zur Gründung der Hamburger Bank haben bekanntlich die im Anfange des 17. Jahrhunderts herrschenden Münzverwirrungen gegeben. Bei dem Unwesen der von Jahr zu Jahr geringhaltiger ausgebrachten kleineren Münzen und dem Uebermaaße ganz werthloser Scheidemünze wurden die nach

---

sprechen, daß eine Verschleppung des gelben Fiebers nicht stattfinde. — In Bremerhafen geht man von gleichen Ansichten aus und wird daselbst die Quarantaine ohne alle unnöthige Weitläufigkeit gehandhabt. Die ganze dortige Quarantaine-Anstalt wird mit einem jährlichen Kostenaufwande von circa 800 ℛ L'dor aus der Staatscasse unterhalten.

*) Der zur verfassungsmäßigen Genehmigung in dem Rath- und Bürger-Convente vom 24. April 1845 vorgelegte Entwurf einer solchen Verordnung hat die Genehmigung der Bürgerschaft angetragenermaaßen nicht erhalten. Man hat an einigen §§ Anstand genommen und namentlich auch den Wunsch geäußert, daß bei dieser Gelegenheit eine Revision der ganzen Verordnung für Schiffer und Schiffsvolk stattfinden möge. —

dem Reichsconstitutionsmäßigen Münzfuß geprägten Species-Reichsthaler immer seltener und ihr Cours schwankender. Da diese Thaler nun aber für den Großhandel und Wechsel-Verkehr in Deutschland das eigentliche Geld waren, so entstand daraus für den Kaufmann die größte Ungelegenheit und Erschwerung der Geschäfte. Nachdem 1609 zu Amsterdam, um ähnlichen Uebelständen abzuhelfen, eine Bank errichtet war, wandten sich auch in Hamburg um das Jahr 1615 „der Kaufleute Deputirte" an den Senat, „zur Verbesserung der Commerzien" eine Wechselbank einzurichten. Der Senat erkannte die Zweckmäßigkeit des Vorschlags, und nachdem 4 Jahre später auch die Bürgerschaft schließlich ihre Einwilligung dazu gegeben hatte, ward die Hamburger Bank errichtet, und zwar auf die Grundlage, daß einem Jeden, der 1000 Species Reichsthaler in der Bank niederlegte, dafür 1001 ℳ Banco gutgeschrieben, und dagegen jedem, der sein Guthaben aus der Bank herausziehen wollte, dasselbe mit je 1000 baaren Reichsthalern für 1001⅝ Thaler Banco zu jeder Zeit unweigerlich und unverkürzt ausbezahlt werde. Die wirkliche Differenz zwischen Einbringen und Herausnehmen der Bankvaluta war also ursprünglich ganz unbedeutend, nämlich nur ⅝ pr. Mille, welche Zahl sich einfach daraus erklärt, daß wie bei der Amsterdammer Bank als Spese für das Einbringen und Herausnehmen 1 Stüver pr. 100 Gulden, so bei der Hamburger Bank 1 β pr. 100 Mark gerechnet wurde, welches ja dasselbe ist mit $\frac{1}{16}$ pCt. oder ⅝ pr. Mille. Man scheint bei Feststellung dieser durchaus geringfügigen Differenz von der Ansicht geleitet zu sein, daß die Bank als gemeinschaftliche Casse der Kaufmannschaft jegliche Beschränkung der jederzeitigen freien Verfügung der Interessenten über das von ihnen eingelegte oder auf sie übertragene Depositum möglichst fern halten müsse; nicht eine Differenz zwischen dem Preise der ein- und ausgehenden Valuta, sondern lediglich das eigene Interesse und das Bedürfniß des Geschäfts sollten die Größe und die Veränderungen des Bankfonds bestimmen.

So lange die Species-Reichsthaler ausschließlich den Bankfonds bildeten, also vom Jahre 1619 bis 1770 blieb die fast

nur nominelle Differenz von $\frac{1}{16}$ pCt. zwischen Einbringen und Herausnehmen derselben durchaus unverändert. Als aber am 18. Januar 1770 der für die Entwickelung unserer Bank so wichtige und segensreiche Rath- und Bürgerschluß gefaßt wurde, daß auch fein Silber als solches als Bankvaluta zugelassen werden solle, ward mit dieser neuen Maaßregel die Bedingung verknüpft, daß zwischen Ein- und Ausgehen des feinen Silbers eine ansehnlich höhere Preisdifferenz als bei den Species-Reichsthalern stattzufinden habe, nämlich statt $\frac{1}{16}$ pCt., 2 ß auf die Mark fein oder $\frac{50}{111}$ pCt. (circa $\frac{4}{9}$ pCt.) Wenn man die Verhältnisse näher erwägt, unter denen die Fundirung der Bank auf fein Silber statt auf geprägte Münzen 1770 und in den folgenden Jahren stattgefunden hat, so dürfte es nicht schwer halten, sich die Gründe zu erklären, welche damals zu der bis heute beibehaltenen Preisdifferenz beim Banksilber von 27 ℳ 10 ß zu 27 ℳ 12 ß pr. *m*ℳ fein geführt haben. Als Lüttkens und Kirchhoff mit allem Eifer und ihrem ganzen Einflusse daran gingen, der eben so einfachen wie großartigen Idee, daß die Bank, um vielfachen bisherigen Verlegenheiten und Schwierigkeiten zu entgehen und eine unveränderliche Valuta zu begründen, nicht auf das Gepräge eingebrachter Münzen, sondern nur auf das Gewicht und den Gehalt des Silbers selbst sehen solle, Anerkennung zu verschaffen und dieselbe in Ausführung zu bringen, suchten eingewurzelte Vorurtheile und hartnäckiges Beharren beim Alten den ganzen Plan zu vereiteln. Dieser Wiederstand war so mächtig, daß es nur unter der Benutzung besonderer Zeitumstände, deren Ausführung hier zu weit führen würde, gelang, der neuen Maaßregel Eingang bei der Bürgerschaft zu verschaffen, und überdies dafür noch nachstehende Modificationen beliebt wurden. Die Zulassung des feinen Silbers sollte widerruflich und zunächst nur für immer 1 Jahr zum Versuch gestattet sein, das Eingehen und Ausgeben der Speciesthaler sollte daneben noch beibehalten werden und auf das Einbringen und Herausnehmen des Silbers statt der Species sollte eine beinahe 7mal größere Spese gelegt werden. Die beiden ersten Beschränkungen sind 20 Jahre später durch Rath- und Bürgerschluß vom

8. Juli 1790 erledigt worden, die dritte Bedingung dagegen, die höhere Differenz, ist geblieben, obschon seit der Aufhebung der Speciescasse ihr anfänglicher Zweck nicht mehr vorlag. Man scheint dabei von der Meinung geleitet zu sein, daß durch Beibehaltung der Differenz von 2 ß pr. m℔ fein nicht allein dem Bankinstitute selbst eine angemessene Kostenvergütung zugewiesen werde, die um so wünschenswerther sein mußte, als damals die Stellen der Bankschreiber noch verkauft wurden und die gewöhnlichen Einnahmen von den Folien und dem Ab- und Zuschreiben diesen zustanden, sondern daß dieselbe auch dazu diene, dem Schwanken in der Größe des Bankfonds gewisse Schranken zu setzen, ohne daß jene Spese den hiesigen Silberhandel wesentlich beeinträchtige. In wie weit diese Annahme begründet und auf die Gegenwart anwendbar ist, wird sich aus dem Verfolg unserer Darstellung ergeben; so viel aber geht doch unzweifelhaft aus dem obigen geschichtlichen Rückblick hervor, daß eine Ermäßigung der Preis-Differenz bei der ein- und ausgehenden Bank-Valuta nicht als eine, den Grundbestimmungen unseres Bankinstitutes widerstreitende, willkührliche Neuerung, sondern als eine Rückkehr zu einem ursprünglichen und wesentlichen Fundamentalsatze der Bank zu betrachten ist. Und fassen wir nach der bereits vorhin gegebenen Andeutung das eigentliche Wesen einer Giro-Bank näher ins Auge, so wird man einräumen müssen, daß jede künstliche und äußere Einwirkung auf die Größe des Bankfonds, sie mag so unmerklich und indirect sein wie sie will, in den wahren Principien einer solchen Bank nicht begründet erscheint. Eine Deposito-Wechsel-Bank soll als solche lediglich nur die Zahlungen der Interessenten unter sich vermitteln, und unterscheidet sich gerade dadurch, daß sie selbst in keinerlei Beziehung auf die Geschäfte einwirken soll, von anderen Banken.

Als im Jahre 1770, abweichend demnach von dem ursprünglichen Grundsatze, die Preis-Differenz des in der Bank ein- und ausgehenden Silbers auf ca. $\frac{4}{9}$ pCt. festgestellt ward, waren bei geringerer Concurrenz und ungleich mangelhafteren Communicationsmitteln die Geschäftsverhältnisse im Allgemeinen

der Art, daß auf Vermeidung von Spesen bei weitem nicht das Gewicht gelegt zu werden brauchte, wie es notorisch heutigen Tages fast in jedem Handelszweige und namentlich auch bei Bankier-Geschäften der Fall ist. Unter den damaligen Umständen konnte eine Differenz von ca. $\frac{4}{9}$ pCt. beim Banksilber, wenn man die Handelserschwerungen, die zu jener Zeit noch überall sonst das Geschäft belästigten, erwägt, von untergeordneter Bedeutung erscheinen und dem Gange des Contanten-Geschäfts nicht sehr hinderlich sein, so daß E. E. Rath in der Motivirung zu seinem die Bank betreffenden Antrage vom 8. Juli 1790 bemerken durfte: „Die seit 1770 bei unserer Banco bestehende Einrichtung mit dem ein- und ausgehenden Silber zu festen bestimmten Preisen, worauf ein Jeder seinen Calcül machen kann, hat unstreitig den Silberhandel mehr hierher gezogen, die soliden Wechsel-Geschäfte ansehnlich vermehrt, unsere Course befestigt und dem hiesigen Commerz auch in andern Rücksichten große Vortheile geschafft." Wie wenig zeitgemäß dagegen muß eine solche Spese von ca. $\frac{4}{9}$ pCt. gegenwärtig angesehen werden, wo überall den Geldgeschäften so außerordentliche Erleichterung verschafft worden und der Avance bei Bankier-Geschäften für gewöhnlich auf $\frac{1}{4}$ bis $\frac{1}{8}$ pCt. herabgedrückt ist.*) „Die Folgen welche die gegenwärtig bestehende Differenz im Preise des ein- und ausgehenden Banksilbers nach sich zieht, bestehen zunächst in einer Erschwerung des Silber-Contantengeschäfts überhaupt, indem die mögliche Variation des Silberpreises, welcher also wie jede andere Valuta dem Course unterworfen ist, keine festbestimmte Norm hier aufkommen läßt. Es müssen demnach diejenigen, welche mit dem Auslande in Verbindung stehen, entweder den geringsten Silberpreis, von 27 ℳ 10 ß als Norm annehmen, oder abermals mit dem Geschäfte die Speculation auf ein et-

*) Die folgenden Erörterungen über die Verhältnisse des hiesigen Silberhandels sind dem Aufsatze des Herrn Dr. F. Veit „Ueber die Preis-Differenz des in der Hamburger Bank ein- und ausgehenden Silbers" entnommen, da der Verfasser aus eigener Geschäftserfahrung die fraglichen Verhältnisse am vollständigsten kennen muß und seine Nachweisungen auch durch anderweitige Erkundigungen bestätigt worden.

waniges Steigen des Silbercourses verbinden. Häufig ist nun diese Beziehung nur durch Combination mit letzterem Falle möglich, und daß unter solchen Umständen wirklich eine Erschwerung vorhanden ist und manche Geschäfte wegen dieses bei dem geringen Avance unverhältnißmäßigen Risico's gänzlich unterbleiben müssen, leuchtet ein. Wäre dagegen eine Schwankung oder Coursvariation nicht möglich, so hätte der Bankier, sowohl, welcher für eigene Rechnung Contanten zur Silberverwerthung bezieht, wie auch der Ausländer, welcher solche hierher consignirt, eine feste Basis auf welche er fußen kann. Eine fernere Folge ist demnach eine verringerte Circulation des Geldes überhaupt, welche, wie sich von selbst versteht, im Allgemeinen sowohl nur nachtheilig wirken kann, als sie auch insbesondere die Thätigkeit des Bankinstituts selbst herabstimmen muß. Wir durften Hamburg früher als den großen Mittelsplatz für die Contanten, und namentlich die Silberauswechselungen und Lieferungen des nördlichen Europa's betrachten, können aber nicht umhin, zu gestehen, daß diese Stellung im Laufe der neueren Zeit zum mindesten erschüttert worden ist."

Wenn es nun freilich der Natur der Sache nach zunächst der Silberhandel ist, dem eine zeitgemäße Herabsetzung der Preis-Differenz beim Banksilber vor Allem zu Gute kommen würde, so kann man bei unbefangener Beurtheilung doch keinen Augenblick zweifelhaft sein, daß jene Maaßregel auch zur Förderung anderer Geschäftszweige, wenn auch nicht eben so unmittelbar, wesentlich beitragen wird. Es ist eine allgemein anerkannte Thatsache, wie sehr die verschiedenen Beziehungen des Handels von einander abhängig sind und wie der Flor oder der Verfall einer Handelsbranche auf andere zurückwirkt; so wird auch die Ausdehnung des hiesigen Silberhandels und die allgemeine Erleichterung, Contanten in Bankgeld zu verwandeln, eine Vermehrung der hiesigen Bankier- und Wechselgeschäfte überhaupt zur nothwendigen Folge haben. Kommt nun noch eine Ermäßigung des Geldporto's in Deutschland hinzu, die man wol nach Herstellung der Eisenbahnen mit ziemlicher Zuversicht erwarten darf, so wird die Hamburger Bank,

wenn sie die Spese von ihrer Valuta auf ein Minimum herabgesetzt hat, noch weit mehr, als es bis jetzt geschieht, die Vermittelung des großen Geldumsatzes von Deutschland an sich ziehen. Wer jetzt entfernt von Hamburg sein Silber in Banco-Geld von gleichem innern Werthe umsetzen will, dem kostet es hohes Porto und außerdem die vorgenannte Spese von ca. $\frac{4}{9}$ pCt., und der Cours des Hamburger Banco im innern Deutschlands hat also eine große Marge im Steigen und Fallen. So wie also jene Unkosten beträchtlich ermäßigt werden, wird Hamburgs Verkehr mit Deutschland eine nicht unbedeutende Erleichterung erfahren. Ueberhaupt wird, was die Wechsel-Course anlangt, die Herabsetzung der Differenz beim Banksilber keinen andern Einfluß äußern, als die Marge im Steigen und Fallen der fremden Course um gerade so viel enger machen, als die Differenz ermäßigt wird, also bei einer Herabsetzung von 2 ß auf $\frac{1}{2}$ ß pr. Mark fein um ca. $\frac{1}{3}$ pCt. Eine Besorgniß vor einer dem Handel im Allgemeinen nachtheiligen Einwirkung der vorgeschlagenen Maaßregel auf die Wechsel Course kann nur in einer gänzlichen Verkennung der Natur des Wechsel-Verkehrs ihren Grund haben.

Die Mehrzahl der gegen die beantragte Ermäßigung der Differenz beim Banksilber erhobenen Bedenken erledigt sich theils durch die vorangehenden Erörterungen, theils finden sie in sich selbst ihre Widerlegung, wie z. B. die Behauptung, daß das hiesige Silbergeschäft grade in der jetzigen größeren Spese seinen Haupthebel besitze. Dagegen dürfte das wie es scheint am meisten verbreitete Bedenken, daß bei Ermäßigung der gegenwärtigen Differenz dem Geschäft nachtheilige Schwankungen in der Größe des Bankfonds und in dem Discont leichter stattfinden werden, noch eine nähere Beleuchtung erheischen. Selbst bei völliger Aufhebung jeglicher Differenz zwischen Einbringen und Herausnehmen des Silbers ist ein so zu sagen muthwilliges Herausziehen des Silbers aus der Bank nicht wohl denkbar, weil selbiges dem Eigenthümer ohne allen vernünftigen Zweck nur Unkosten verursachen würde. Nur dann wird Silber in die Bank gebracht und aus derselben herausgenommen werden, wenn der Eigenthümer seinen Vortheil dabei findet und je mehr

die Einrichtung der Bank also eine solche Circulation befördert, desto mehr erfüllt sie ihren Zweck als Hülfsinstitut des Handels. Und wird nicht, sobald der Umsatz von Contanten in Bankgeld durch Verminderung der Spese erleichtert ist, den etwa sich herausstellenden Bedürfnissen des Handels an Capitalien viel rascher und vollständiger als bisher entsprochen werden können, sei es durch Beziehen des Silbers von fremden Plätzen, sei es durch Fabrication der Affineure? Wenn man bei den langsamen und unsichern Communicationsmitteln um das Jahr 1770 in dieser Beziehung die Feststellung von ca. $\frac{4}{9}$ pCt. Differenz für genügend ansah, so dürfte jetzt, wo Dampfschiffe und Eisenbahnen sowohl mit ausländischen Plätzen als mit dem innern Deutschland eine so rasche und regelmäßige Verbindung vermitteln, die Feststellung einer Differenz von ca. $\frac{1}{9}$ pCt. fast noch unbedenklicher erscheinen. Auf den Stand des Discontos hat übrigens, wie die Erfahrung hinlänglich erwiesen hat, das Zusammenwirken sonstiger Ursachen wie die Lebhaftigkeit und der Umfang der Geschäfte, die Creditverhältnisse und der allgemeine Zinsfuß meistens einen weit bedeutenderen Einfluß als die Größe des Bankfonds. Jedenfalls kann wie gesagt, die größere Leichtigkeit, jeder Zeit Contanten in Bankgeld zu verwandeln, nur auf Gleichmäßigkeit und ein richtiges Verhältniß des Disconts hinwirken und namentlich auch dazu dienen, bei einbrechenden Krisen plötzlichen Geldverlegenheiten leichter abzuhelfen.

Wenden wir uns nun zu der bis jetzt nur obenhin berührten Frage, in welcher Weise die angeregte Herabsetzung der Differenz des ein- und ausgehenden Banksilbers am angemessensten stattzufinden habe, so ergiebt sich beinahe von selbst aus allen vorangegangenen Bemerkungen, daß in Rücksicht der commerziellen Interessen eine völlige Aufhebung jeder Differenz der Theorie nach am meisten zu empfehlen wäre, daß aber, da dies nicht stattnehmig sein wird, je geringer die Differenz festgestellt wird, desto vollständiger die beabsichtigten Zwecke erreicht werden dürften, daß namentlich eine Ermäßigung auf 1 ß pr. m# fein oder $\frac{25}{111}$ pCt. als halbe Maaßregel nicht genügen würde, sondern mindestens eine Herabsetzung auf ½ß oder $\frac{25}{222}$ pCt. gewünscht werden muß

Noch richtiger und zweckmäßiger dürfte es erscheinen, um sowohl dem Auslande, auf welches bei der hiesigen Vermittlung des Silberhandels besondere Rücksicht zu nehmen ist, die Calculation der Spesen unserer Bank zu erleichtern, als auch für die Bank selbst und das Publicum die Buchung in jeder Beziehung zu vereinfachen, statt der unbequemen Rechnung von $\frac{1}{2}$ ß pr. m℔ fein die Differenz oder Spese in einem Procent oder Promille Satz festzustellen. Da nun die vorerwähnte Feststellung von $\frac{1}{2}$ ß pr. Mark fein auf ca. $\frac{1}{9}$ pCt. auskommt, so liegt es nahe, noch etwas weiter zu gehen und dafür 1 pr. Mille zu substituiren. Es würde darnach nur Ein Preis des Banksilbers festzustellen sein, aber mit der Bestimmung, daß beim Einbringen 1 pr. Mille als Spese für die Bankverwaltung gekürzt werde. Schon deßhalb sollte man, wenn überall auf die Sache eingegangen wird, gleich das Aeußerste thun, um nicht später nachträglich doch noch weiter gehen zu müssen, wodurch der Schein des Experimentirens entstände. Als Hauptcharacterzug einer Bank muß die Festigkeit und die Einfachheit ihrer Einrichtungen gelten. Nur bei wesentlichen und nach der reiflichsten Ueberlegung als unzweifelhaft anerkannten Verbesserungen sind Abänderungen bestehender Bankeinrichtungen zu empfehlen. Wird aber einmal etwas geändert, so geschehe es dann auch gleich gründlich und dem vorliegenden Zwecke vollständig entsprechend.

Wenn die bisherige Erörterung zu der Ueberzeugung geführt hat, daß die Ermäßigung der Differenz in dem Preise des ein- und des ausgehenden Banksilbers auf $\frac{1}{2}$ ß pr. m℔ fein oder eventuell 1 pr. Mille eine eben so unbedenkliche wie zeitgemäße und nützliche Maaßregel sei, so bleibt schließlich noch die Aufgabe, nachzuweisen, wie sich bei Annahme derselben künftig die Berechnung des Bankgeldes zu stellen habe. Von einer willkührlichen oder durchschnittlichen Feststellung der Norm der Bankvaluta kann selbstverständlich nicht die Rede sein, sondern die Entscheidung hierüber hängt lediglich davon ab, was schon jetzt als der eigentliche Standard des Bankgeldes anzusehen sei, ob 27 ℔ 10 ß oder 27 ℔ 12 ß pr. m℔ fein. Diese Frage erfordert um so mehr eine unbefangene und umsichtige

Untersuchung, als grade hierin die Ansichten ganz entschieden einander entgegenstehen und schon wegen der hier wirklich oder vermeintlich in Betracht kommenden Privat-Interessen eine ihrer Gründe sich bewußte mit Sicherheit abgegebene Entscheidung durchaus nothwendig erscheint.

Es durfte wohl allgemein anerkannt werden, daß die Frage über den eigentlichen Standard des Bankgeldes, ob eine Mark Banko $\frac{4}{111}$ oder $\frac{8}{221}$ der *m*ℳ fein Silber sei, weder durch die Auctorität und einzelne Aussprüche älterer Schriftsteller, noch aus einer Vergleichung mit den früher angenommenen Species-Reichsthalern zu erledigen sei, sondern daß die Entscheidung vor allem in den gegebenen Verhältnissen unseres Bank-Institutes und der Natur der Sache selbst zu suchen sei. Eine Prüfung einiger in Beziehung auf die angeregte Frage angezogenen Stellen aus den Schriften des bekannten Büsch ist deshalb einer besonderen Anmerkung vorbehalten worden, (s. S. 56—58) und was den für die Annahme des Standard zu 27 ℳ 10 β geltend gemachten Umstand anlangt, daß der vor 1770 angenommene sogenannte mittlere Bankthaler zu 528 As gerechnet sei, was auf nahe 27 ℳ 10 β auskomme, so ist dagegen zu bemerken, daß jener sogenannte mittlere Bankthaler, welcher bekanntlich aus dem Durchschnitte der schwersten und der geringhaltigsten eingebrachten Thaler allmählig hervorging, seit Aufhebung der Speciescasse ohne weiteren praktischen Connex mit der selbstständig auf fein Silber fundirten Bankvaluta steht. *) Man betrachte also die Verhältnisse selbst, wie sie gegenwärtig vorliegen. — Diejenigen, welche sich dahin aussprechen, daß 27 ℳ 10 β der rechte Standard sei und daß, wenn die Differenz oder Spese beim Banksilber ermäßigt werde, dieser Preis des eingehenden Silbers unverändert beibehalten und dagegen die Herausnahme des Silbers aus der Bank billiger als bisher, eventuell zu 27 ℳ $10\frac{1}{2}$ β,

---

*) Dieses ergiebt sich schon daraus, daß das Pari von 528 As pr. Bankthaler zu 27 ℳ 10 β Banco nur approximativ ist, indem genau gerechnet sich das Resultat stellt $9\frac{5}{28}$ Thlr. Bco.: 4864 As = 1 Thlr. Bco. = 528 $\frac{48}{221}$ As, wobei die frühere Agio-Differenz zwischen dem Bankthaler und barem Speciesthaler noch nicht in Anschlag gebracht ist.

gestellt werden müsse, gehen von der Ansicht aus, daß bisher Jeder die Gewißheit gehabt habe, für eine Mark fein Silber jederzeit 27 ℳ 10 ß Banco erhalten zu können und daß, wenn in Zukunft für dasselbe Quantum Silber mehr Bankgeld, etwa 27 ℳ 11½ ß Banco, dem Einbringer gutgeschrieben würden, das Hamburgische Bankgeld in gleichem Verhältniß devalvirt werde; die Differenz werde nicht beim Einbringen, sondern erst beim Herausnehmen gekürzt. — Es ist im Laufe der früheren Erörterung erwähnt, daß man die Spese, um fein Silber in Bankgeld umzusetzen, gewissermaaßen mit einem Schlagschatze vergleichen könne. Diese Vergleichung dürfte hier vielleicht dazu dienen, das richtige Verhältniß der vorstehenden Behauptung zu beleuchten. Wer z. B. in Preußen und andern Deutschen Staaten fein Silber besitzt, und selbiges, in Ermangelung anderweitiger vortheilhafterer Verwendung, in das dortige Circulations-Medium, in Thaler nach dem 14 Thalerfuße, direct verwandeln will, erhält von der Münze nicht 14 Thlr. pr. *m*ℳ fein, sondern nur $13\frac{5}{6}$ ₰, weil ihm $\frac{1}{6}$ ₰ pr. *m*ℳ (ca. $1\frac{1}{5}$ pCt.) für die Unkosten gekürzt werden. Wer in Hamburg fein Silber in das zur Vermittelung des hiesigen Handels bestimmte Circulations-Medium, in Bankgeld verwandeln will, erhält in den Büchern der Bank nicht 27 ℳ 12 ß gutgeschrieben, sondern nur 27 ℳ 10 ß, indem in ganz entsprechender Weise ihm 2 ß pr. *m*ℳ fein oder $\frac{50}{111}$ pCt. als Spese für die Bank in Abzug gebracht werden. Wie man nun in ersterem Falle keineswegs mit Recht behaupten kann, der Münzfuß sei $13\frac{5}{6}$ ₰, denn erst in 14 Thaler ist effective eine *m*ℳ fein ausgebracht, eben so wenig kann in unserm Falle 27 ℳ 10 ß als Standard des Bankgeldes angesehen werden, denn erst mit 27 ℳ 12 ß Banco erhält man die Verfügung über 1 *m*ℳ fein Silber. So wenig nun der Münzfuß der Thaler, die zu 14 Stück per *m*ℳ fein geprägt werden, im Mindesten verändert werden würde, falls die Münzverwaltung den Schlagschatz von $\frac{1}{6}$ auf $\frac{1}{12}$ Thaler pr. *m*ℳ fein herabsetzen, oder selbigen, wie in einigen Staaten geschehen, ganz aufheben sollte, eben so unbegründet ist die Besorgniß, daß der innere Werth der Mark Banco devalvirt

werde, wenn die Spese, die jetzt auf Herstellung des Bankgeldes liegt, ermäßigt oder aufgehoben wird.

Doch es bedarf eigentlich gar nicht solcher Analogien, um die Ansicht zu begründen, daß 27 ℳ 12 ß, der Preis, zu dem die Bank verpflichtet ist, jedem Interessenten sein Guthaben an Silber jederzeit unweigerlich auszuzahlen, als Standard des Bankgeldes zu betrachten und beizubehalten sei. Der Begriff des Bankgeldes, richtig aufgefaßt, liefert an und für sich schon für dieses Princip einen selbstständigen und ausreichenden Beweis. — Alle, welche bisher über die Hamburger Bank geschrieben haben, kommen darin überein und auch die ganze betheiligte Kaufmannschaft wird dem beistimmen, daß unser Bankgeld kein imaginaires Geld, keine repräsentative Valuta, sondern effectives Geld, ein den in den Büchern der Bank gutgeschriebenen Summen völlig entsprechendes disponibles Quantum feines Silber sei. Jeder Bankinteressent hat das volle Eigenthum über einen bestimmten Theil der bei der Bank in Verwahrsam befindlichen Quantitäten fein Silber. Es fragt sich nur, ob die Bankinteressenten für jede auf ihren Conten als Guthaben befindlichen *m*ℳ Banco sich als Eigenthümer von $\frac{8}{221}$ oder von nur $\frac{4}{111}$ einer Mark Banksilber betrachten können? Im ersteren Falle wäre nämlich selbstfolglich 27 ℳ 10 ß, im letzteren 27 ℳ 12 ß der Standard des Bankgeldes. Erwägt man nun, was anerkannt unter Eigenthum zu verstehen sei, so ist die Erklärung: Das Eigenthum ist seiner Natur nach ein unbeschränktes und ausschließliches Recht. Es begreift also in sich das Recht, auf jede nicht unerlaubte Art über die Substanz einer Sache zu verfügen, dieselbe zu besitzen, zu benutzen und jede fremde Einwirkung auf dieselbe auszuschließen. Die Anwendung hiervon auf die vorliegende Streitfrage, ob $\frac{4}{111}$ oder $\frac{8}{221}$ *m*ℳ fein Silber eine Mark Banco sei, braucht nicht mühsam gesucht zu werden. Ein Bankinteressent, der 1000 *m*ℳ Silber in die Bank gebracht und dem dafür 27,625 ℳ Bco. gutgeschrieben sind, hat von dem Augenblick an nicht mehr das Recht einer freien Verfügung (zu welcher ja augenscheinlich auch die Macht der Verwendung außerhalb der Bank gehören muß),

also auch nicht das Eigenthum über jenes ganze von ihm eingebrachte Quantum Silber, sondern nur über $995\frac{55}{111}$ m℔ fein Silber, denn beim Einbringen des Silbers hat er sich der ausdrücklichen Bedingung unterworfen, nur gegen 27 ℔ 12 ß pr. m℔ fein, Silber wieder herausnehmen zu können, mithin kann er sich auch nur als Eigenthümer von vorgedachten $995\frac{55}{111}$ m℔, nicht von 1000 m℔ fein betrachten und diese auf Andere übertragen. Dagegen steht dem Bankinstitute das volle Eigenthumsrecht an dem 221sten Theil des ganzen bei ihm niedergelegten Silberquantums unzweifelhaft zu, gleichviel ob, wann und wie die Bank es sich in Rechnung stellt, denn wie auch darüber verfügt würde, und wenn jener Theil des ursprünglich eingelegten Silberquantums auch aus der Bank herausgezogen werden sollte, so könnte die Bank nichtsdestoweniger allen eingegangenen Verpflichtungen gegen die Bank-Interessenten einzeln und insgesammt vollständig genügen, und weitere Ansprüche können die Interessenten doch unter keinem vernünftigen Vorwande an sie stellen. Hieraus ergiebt sich, daß nicht, wie behauptet ist, der Silberschatz der Bank zu 27 ℔ 10 ß, sondern zu 27 ℔ 12 ß in der Bank vorhanden ist, und der letztere Preis, zu welchem man die Gewißheit hat, jederzeit das effective feine Silber erhalten zu können, ist der rechte Standard. Es hat einzelne, Gottlob nur kurze und längst vergessene Perioden in der Geschichte unserer Bank gegeben, wo, obschon die Bank mehr Fonds enthielt als auf den Conten der Interessenten stand, aus vermeintlicher Rücksicht für das Gemeinwohl, um das Ausführen des baaren Geldes aus dem Lande zu verhindern, das Herausnehmen der Valuta aus der Bank beschränkt ward. In unmittelbarer Folge davon fiel der Werth des Bankgeldes gegen die außerhalb der Bank befindliche Valuta von gleichem Silbergehalt, eine deutliche Hinweisung, wie nicht die Gewißheit, daß die eingelegte Valuta noch wirklich bei der Bank im Verwahrsam liege, sondern die Sicherheit, das Guthaben in der Bank ohne alle Beschränkung in natura jeden Augenblick herausnehmen zu können, den Credit des Bankgeldes bestimmt, und dessen Unwandelbarkeit bedingt. Mit vollem Rechte ist daher im-

mer behauptet worden, der Artikel der Bankordnung, wonach die Bank schuldig ist, einem Jeden, welcher es verlangt, sein Guthaben jederzeit unweigerlich zu zahlen, sei der Grundstein und die wesentlichste Bedingung unseres Bankinstitutes, wovon alles übrige abhänge. Daß an der seit 1770 bestehenden Bedingung der Herausnahme nicht das Mindeste geändert werde, darin liegt eben die Unwandelbarkeit des Bankgeldes, und deshalb ist auch der Preis des herauszunehmenden Silbers 27 ℳ 12 ß der Standard des Bankgeldes. Würde der Preis des herauszunehmenden Silbers von 27 ℳ 12 ß auf 27 ℳ 10½ ß pr. *m*ℳ fein verändert, so würde dadurch nicht allein das wohlerworbene gesetzliche Eigenthum der Bank angegriffen, sondern was noch ungleich bedenklicher, ja für unmöglich gelten muß, der Werth der Mark Banco plötzlich um circa ⅓ pCt. steigen und dadurch alle früher in Mark Banco contrahirte Verbindlichkeiten willkührlich erhöht; denn wenn man früher erst mit 27 ℳ 12 ß die Verfügung über eine *m*ℳ fein Silber erhielt, so würde diese nach jener Veränderung schon mit 27 ℳ 10½ ß eintreten, der effective Gehalt der Mark Banco wäre also statt $\frac{32}{888}$ nun $\frac{32}{885}$ der Mark fein Silber geworden.

Die vorangegangenen Bemerkungen haben die Frage, was der rechte Standard des Bankgeldes sei, ob die Beibehaltung der Norm von 27 ℳ 10 ß oder die von 27 ℳ 12 ß die Unwandelbarkeit der Bankvaluta bedinge, aus den Principien unseres Bankinstitutes und der Natur der Sache selbst zu erledigen versucht. Nicht als ob diese vorangegangene Erörterung ungenügend sei zu einer zuversichtlichen Entscheidung jener Frage und noch fernerer Stützpuncte bedürfe, sondern nur zur beiläufigen Erläuterung mögen noch folgende Notizen hier eine Stelle finden.

Es ist die Besorgniß geäußert worden, daß, wenn die Bank den Preis für eingehendes Silber auf 27 ℳ 12 ß, abzüglich 1 pr. Mille, erhöhe, zu viel Silber in die Bank gebracht und der Disconto unnatürlich gedrückt werden würde. Allein es ist klar, daß wenn in die Bank mehr Silber eingeht, als hier passende Verwendung findet, die Wechselcourse auf

Hamburg sich alsbald so stellen werden; daß das hier überflüssige Silber wieder mit Vortheil versandt werden kann.

Es ist für die Frage, was der Standard des Bankgeldes sei, von Interesse, zu erfahren, wie bei auswärtigen von Finanzmännern geschlossenen Anleihen in vorkommenden Fällen das Pari der Mark Banco zu Silber angenommen worden ist. Da finden wir nun die oben entwickelte Ansicht, daß 27 ℳ 12 ß der rechte Standard sei, durchaus bestätigt. In einer hier im Jahre 1819 von den Herren Senator Jenisch und Commerzien-Rath Rée vermittelten Dänischen Anleihe, in Mark Banco, die jetzt zurückgezahlt ist, war ausdrücklich die Valuta von 27 ℳ 12 ß für eine mℳ fein stipulirt. In der Norwegischen 4 pCt. Anleihe, so wie in den Obligationen der Schwedischen Hypothek-Cassa-Anleihe à 4 pCt. in Mark Banco, welche beide noch coursiren, steht gleichfalls ausdrücklich beibemerkt, 27 ℳ 12 ß Banco pr. Cöllnische mℳ fein Silber.

Selbst die Börsen-Usanz hat am hiesigen Platze den Standard von 27 ℳ 12 ß für das Bankgeld indirect anerkannt. Es ist notorisch, daß nicht bloß der nominelle, sondern auch der reelle Münzfuß der Schleswig-Holsteinischen Speciesthaler $9\frac{1}{4}$ Stück auf die Mark ist, d. h., daß in je $9\frac{1}{4}$ neu geprägten Speciesthalern wirklich grade eine mℳ fein Silber enthalten ist. Nun aber ist die Coursnotirung, wenn 100 ₰ Species gleich sind 300 ℳ Banco: Pari, was ja darauf hinausführt, daß $9\frac{1}{4}$ Speciesthaler gleich gerechnet werden mit 27 ℳ 12 ß Banco, als beide genau dasselbe Quantum fein Silber, nämlich eine Cöllnische Mark, enthaltend. —

Als schließliches Ergebniß der ganzen vorangegangenen Darlegung dürfte sich herausstellen, daß es eben so unbedenklich wie zeitgemäß und wünschenswerth erscheint, unter unveränderter Beibehaltung des Standards des Bankgeldes zu 27 ℳ 12 ß pr. Mark fein, den Preis des eingehenden Silbers in der Hamburger Bank zu 27 ℳ 12 ß pr. Mark fein, abzüglich 1 pr. Mille, festzustellen.

Ueber einige Aeußerungen von Büsch hinsichtlich des Standards des Hamburger Bankgeldes.

(Anmerkung zu S. 50.)

Als im Jahre 1790 die Direction der Amsterdamer Bank unerwartet den Silberpreis ihrer Valuta erhöhte, indem sie eigenmächtig ihre gegen die Bankinteressenten eingegangene Verpflichtung, diesen gegen Einlassung von 26 Gulden 15 Stüver jeder Zeit eine Mark-Troy fein Silber auszukehren aufhob, und für das Silber 10 pCt. mehr verlangte, schrieb Büsch seine Broschüre:

„Ein Wort zu seiner Zeit über die Hamburgische Bank. Im December 1790.“

Der Zweck dieser Schrift war unverkennbar, an dem Beispiele der Hamburger Bank, jener willkürlichen Veränderung bei der Amsterdamer Bank gegenüber gestellt, nachzuweisen, was die eigentlichen Fundamental-Principien der Giro-Banken seien und welche Nachtheile eine Verletzung jener Principien mit sich führe. Eine gründliche Entscheidung der Streitfrage, ob 27 ℳ 10 β oder 27 ℳ 12 β der Standard des Hamburgischen Bankgeldes sei, lag dem Verfasser fern, da eine Erörterung hierüber ihn offenbar zu weit von seinem vorliegenden Thema abgeführt haben würde und überdies, so lange die Beibehaltung der gegenwärtigen Preis-Differenz als festbestimmt galt, für eine blos theoretische Untersuchung gelten mußte. Die beständige Fortdauer jener Differenz vorausgesetzt, konnte Büsch für seinen Zweck den Preis des eingehenden, oder den des ausgehenden Bank-Silbers wählen, nur mußte er bei dem einmal angenommenen Satze in seiner Argumentation verharren. Büsch wählte jenen von 27 ℳ 10 β, vermuthlich weil dieser sich der damals noch im frischen Andenken seienden Species-Valuta am nächsten anschloß, obschon es ohne Zweifel für seine Abhandlung folgerichtiger gewesen wäre, wenn er den Preis des ausgehenden Silbers 27 ℳ 12 β zu Grunde gelegt hätte, da die Maaßregel bei der Amsterdamer Bank, gegen welche er schrieb, nicht darauf hinausging, den Preis der einzubringenden Valuta zu verändern, sondern den der Herausgabe zu erhöhen. — Nach diesen Vorbemerkungen, lassen wir die von denjenigen, welche für unveränderte Beibehaltung der Norm von 27 ℳ 10 β pr. Mark fein das Wort genommen haben, angezogenen Stellen der Schrift von Büsch hier vollständig folgen:

Seite 10 — 12. „Dieser Werth der Mark fein, 27 ℳ 10 β Banco bleibt unverändert, und so mit ihm der Werth eines Thalers oder eines Marks Banco, der sich auf folgendem Wege leicht aus jenem berechnen läßt. 27 ℳ 10 β sind 442 β Banco. Wenn wir zu mehrerer Leichtigkeit den Schilling als die Einheit ansehen, so ist es klar, daß derselbe $^{1}/_{442}$ einer Mark fein sei: 16 β oder Ein Mark Banco sind folglich $^{16}/_{442}$, oder im kleinern Ausdruck $^{8}/_{221}$, und folglich der dreimal größere Thaler $^{24}/_{221}$. Es ist also klar, daß der Thaler Banco der unveränderliche Bruch $^{24}/_{221}$ einer Mark fein sei und bleibe, so lange diese Rechnung besteht, und die Cöllnische Mark bleibt, was sie ist. Es ist eben so klar, daß dieser Bancothaler allen denen Veränderungen nicht unterworfen ist, von welchen die cursirenden Münzen nimmermehr frei bleiben können. Denn er kann nicht gekippt oder gewippt werden, und kann auch nicht einmal durch Begreifen etwas verlieren. Wenn der Silberbarren, in welchem er steckt, herausgeholt, und nach einiger Zeit wieder hereingebracht wird,

so nimmt man ihn doch nicht ohne neue Probe und ohne neues Auswägen wieder an.

Zwar kann es so angesehen werden, als ob eine Mark fein einen doppelten Werth gegen dies feste Bancogeld habe; einen, wenn sie in die Bank kömmt, einen zweiten höhern Werth, wenn sie aus derselben gezogen wird. Dies verändert aber nicht den oben angegebenen Werth des Mark Banco 8/221, auf welchen der Kaufmann immer hinausrechnen muß für alles Geld, was er in der Bank stehen hat und darin läßt. Denn wenn die Mark fein herausgenommen wird, um zu andern Zwecken angewandt zu werden, so verändert sich zwar der Werth des Marks Banco in dieser Rechnung in 8/221 einer Mark fein; aber es hört zu gleicher Zeit auf, ein Mark Banco zu sein, in jedem Handel und Umsatz, der nun ferner damit getrieben werden kann."

Seite 55 f. „Wer sich von der Realität des Hamburgischen Bankthalers sonst nicht überzeugen kann, dem rathe ich: Er feile von einem Barren Silber zu 15 L. 12 Gr. fein 7268 Richtpfenningstheile ab, und schmelze diese in Einen Klumpen; so hat er einen sehr reellen Hamburgischen Bankthaler, den er besehen und betasten kann."

Da nun auf die Cöllnische Mark 65,536 Richtpfenningstheile gehen, so ist allerdings nicht in Abrede zu stellen, daß auch diese Stelle von Büsch auf die Annahme von 27 ℋ, 10 ß als Pari des Bankgeldes hinauskommt. Aber der gewählte Ausdruck von Büsch ist nicht genau. Wer 7268 Richtpfenningstheile von 15 Loth 12 Grän-haltigem Silber besitzt, hat darum noch nicht einen Thaler Banco selbst, sondern nur die Facultät sich solchen zu verschaffen, denn erst im Verwahrsam der Bank und in deren Büchern gutgeschrieben, wird das Silber Bankgeld. Hat er aber auf diese Weise seinen Thaler Bankgeld sich verschafft, so hat er, wie oben Seite 52 nachgewiesen, nur noch das Eigenthum und folglich auch nur das Uebertragungsrecht von 7237 Richtpfennigstheilen Silber; diese Masse Silber also valedirt einen Thaler Banco, oder was dasselbe ist, eine Mark fein ist gleich 27 ℋ 12 ß Banco.

Auch hat Büsch in anderen Schriften, wo ihm zu einer Bestimmung des Standards des Bankgeldes die Veranlassung näher lag, als in der eben angeführten Gelegenheits-Broschüre, sich ganz entschieden dahin ausgesprochen, daß das rechte Pari des Bankgeldes nicht $9^{5}/_{24}$ ₰ (27 ℋ 10 ß), sondern $9^{1}/_{4}$ ₰ (27 ℋ 12 ß) sei. Büsch's eigene Worte lauten, in seiner Abhandlung über das Agio bei den Giro-Banken, S. 205 *):

„Nach den neuesten weisen Einrichtungen der Hamburger Bank hat der Bancothaler in deren Einnahme und Ausgabe jetzt eigentlich keine Beziehung mehr auf den Species-Reichsthaler. Er ist eine Masse fein Silber, die in einer Cöllnischen Mark fein Silber $9^{1}/_{4}$ mal enthalten ist. Bei der Einnahme wird er angesehen, als wäre er nur $9^{5}/_{24}$ mal in derselben enthalten."

Schwerlich kann die Meinung über den Standard des Bankgeldes präciser ausgedrückt werden. Es wird ausdrücklich anerkannt, daß zwischen der auf fein Silber fundirten Bankvaluta und den Species-Reichs-

---

*) Diese Abhandlung ist 1782 geschrieben und wieder aufgenommen in: Büsch's sämmtliche Schriften über Bankwesen und Münzwesen. Hamb. 1801, auf welche Sammlung sich die oben angeführten Seiten-Zahlen beziehen.

thalern keine Beziehung mehr stattfindet, was doch darauf führt, daß der mittlere Werth derselben keinen Maaßstab dafür mehr abgebe, und es heißt von 27 ℳ 12 ß bestimmt, sie sind eine m ℳ fein, von 27 ℳ 10 ß, sie werden beim Einbringen so angesehen. Eben so deutlich spricht sich Büsch an einer andern Stelle derselben Schrift: S. 231 über diesen Punct folgendermaaßen aus:

„Fragt man nach dem Werthe eines Bancothalers, so ist die reine Antwort diese: Er ist eine Masse fein Silber, die in der Mark fein $9^1/_4$ mal enthalten ist. Sein Drittheil, das Mark Banco, ist folglich $27^3/_4$ mal in demselben enthalten; wiewohl die Bank in dessen Einnahme eine Rechnung führt, in welcher ihr zwei Schillinge Banco, oder $^1/_{24}$ eines Bancothalers auf die Mark fein zu gute kommen."

Wenn man diese Aussprüche mit den zuerst angezogenen Stellen zusammenhält, wird man einräumen müssen, daß die Auctorität von Büsch, — wenn es überall auf die Behauptungen älterer Schriftsteller bei Entscheidung solcher Fragen ankommen könnte — mindestens mit gleichem Recht für die von uns in dem vorangehenden Aufsatze entwickelte Ansicht, wie gegen dieselbe angeführt werden könne.

Nachdem im Vorangehenden eine Zusammenstellung einiger auf unsere innere commerzielle Gesetzgebung und Verwaltung bezüglicher Punkte, welche seit dem Jahre 1842 zur Erledigung oder doch in Anregung kamen, versucht ist, wenden wir uns jetzt zur Betrachtung der in dem gleichen Zeitraume eingetretenen Veränderungen hinsichtlich der auswärtigen Handelsbeziehungen unseres Freistaates. Hier sind es nun vornämlich die Elbschifffahrtsverhältnisse, die in Rücksicht der am 13. April 1844 zu Dresden unter den Elbuferstaaten geschlossenen Verträge, eine nähere Erörterung erheischen, sowohl an und für sich wegen der außerordentlichen und vorwiegenden Wichtigkeit, welche die Regulirung der Elbschifffahrt für die erste Elb-Handelsstadt haben muß, als auch wegen der verschiedenen Beurtheilungen, welche jenen Dresdener Verträgen zu Theil geworden sind.

Bevor wir zu einer Besprechung der Dresdener Elbschifffahrts-Verträge von 1844, wie selbige jetzt vorliegen und seit Anfang d. J. in Kraft getreten sind, übergehen, scheint es nicht überflüssig, einen Rückblick auf die früheren Verhältnisse der Elbschifffahrt zu werfen.

Vor Auflösung des Deutschen Reiches bestanden auf der Elbe von Hamburg bis Melnik nicht weniger als 35 Elbzoll-

stätten, jede mit einem verschiedenen, meistentheils gar nicht publicirten Tarife. Die Elbzölle wurden bei diesen vielen einzelnen Zollämtern nach durchaus von einander abweichenden Normen des Gewichts, Werths u. s. w. in verschiedenen Münzsorten und verbunden mit mancherlei Sporteln und Naturalabgaben erhoben. Außerdem kamen noch mehrere Stapelrechte, Umschlagsrechte, Repressalienzölle und dergleichen Hemmungen des Stromverkehrs vor. Wiederholte Versuche, welche mittelst sogenannter Elb-Deputationen mehrerer Uferstaaten zur Abhülfe dieses traurigen Zustandes von Zeit zu Zeit stattfanden, hatten wenig Erfolg. Das Einzige, was dem Elb-Verkehre hierbei noch zu statten kam, war, daß die Controlle meistens nicht sehr strenge gehandhabt wurde und die Zollämter sich mit allgemeinen Declarationen begnügten. Im Jahre 1814, als der Elb-Verkehr nach mehrjähriger Unterbrechung sich aufs Neue belebte, ward vorläufig der alte Zustand der Elbzollerhebung wieder eingeführt. Die Unerträglichkeit dieser Flußschifffahrts-Verhältnisse, welche auch bei anderen, verschiedene Staaten berührenden Flüssen, nur nicht in so hohem Grade wie bei der Elbe, vorlag, veranlaßte, daß die Wiener Congreßacte in ihren Artikeln 108 bis 117 zur Abstellung der dringendsten Mißbräuche einige allgemeine leitende Principien aufstellte. Um diese für die Elbe in Anwendung zn bringen, traten die Bevollmächtigten sämmtlicher Elbuferstaaten am 3. Juni 1819 in Dresden zu einer Elbschifffahrts-Commission zusammen, aus deren Verhandlungen dann am 23. Juni 1821 die Elbschifffahrtsacte und dadurch eine bis dahin in keiner Beziehung vorhanden gewesene allgemeine und feste Regulirung des Verkehrs auf der Oberelbe hervorging. Die wesentlichsten Bestimmungen dieses Vertrages waren: Die Schifffahrt auf der ganzen Elbe ist frei, alle Stapelrechte, Zwangsumschlagsrechte und ausschließliche Berechtigungen zur Frachtfahrt sind aufgehoben, die Zahl der Zollstätten wird auf 14 reducirt, der Normal-Zollsatz ist im Vergleich mit den früheren Abgaben ermäßigt und auf 27 gGr. 6 ₰ Conv.-Münze festgesetzt, eine große Anzahl Handelsartikel wird durch Classification auf eine Quote des Normalsatzes

niedriger tarifirt, und bestimmt, daß außer diesem Güter-Zoll und der Recognitionsgebühr für das Fahrzeug keine andere Gefälle auf der Elbe erhoben, diese auch fortan ohne gemeinsame Uebereinkunft aller Uferstaaten nie wieder erhöht werden dürfen. Eine fernere Erleichterung des Elbverkehrs war, daß an die Stelle der früheren zahllosen Visitationen, in Folge besonderer Vereinbarungen der betreffenden Uferstaaten die Controlle an den Preußischen Grenzzollämtern für in der Regel genügend anerkannt wurde. Was die Rücksicht auf die Fahrbahn anlangt, begnügte sich die Acte, das allgemeine Princip auszusprechen, die Uferstaaten seien verbunden, die im Fahrwasser sich findenden Hindernisse der Schifffahrt ohne allen Verzug auf ihre Kosten wegräumen zu lassen und keine die Sicherheit der Schifffahrt gefährdende Strom- oder Uferbauten zu gestatten. Zugleich ward bestimmt, daß sich von Zeit zu Zeit Revisions-Commissionen vereinigen sollten, um sich von der vollständigen Beobachtung der Acte zu überzeugen, einen Vereinigungspunkt zwischen den Uferstaaten zu bilden, und Abstellung von Beschwerden zu veranlassen, auch Veranstaltungen und Maaßregeln, welche nach neuerer Erfahrung Handel und Schifffahrt ferner erleichtern könnten, zu berathen.

In Folge hiervon trat am 20. Januar 1824 die erste Elbschifffahrts-Revisions-Commission zu Hamburg zusammen, welche am 27. September desselben Jahres in einem Schlußprotocoll sich über einige „Ergänzende Bestimmungen zur Elbschifffahrts-Acte“ vereinigte. Die Resultate dieser Commission waren sehr beschränkt. Ungeachtet der dringenden Anträge Oesterreichs und Hamburgs auf umfassende Herabsetzung der Zölle wurde nur eine ganz unbedeutende Ermäßigung der Recognitionsgebühr *) und eine geringfügige Vermehrung in der Zahl der niedriger tarifirten

*) Die Recognitionsgebühr betrug:

			Elbschifffahrts-Acte von 1821.	Ergänzende Bestimmungen von 1824.
Fahrzeuge	1. Classe	unter 10 Last	3 Thlr. 16 gGr. C.-M.	3 Thlr. 4 gGr. C.-M.
„	2. „	10—25 „	7 „ 20 „ „	7 „ 8 „ „
„	3. „	25—45 „	11 „ 12 „ „	11 „ 12 „ „
„	4. „	45 u. mehr „	14 „ 16 „ „	13 „ 16 „ „

Artikel erreicht. Die Hauptsache war die Erledigung mancher bei der Dresdener Commission unentschieden gebliebener oder nur provisorisch geordneter Punkte. — Es ward ausdrücklich vereinbart, daß am 1. Mai 1828 in Dresden eine neue Revisions-Commission zusammentreten solle.

Dieser Zeitpunkt und auch die darauf folgenden Jahre gingen vorüber, ohne daß eine Revision der Elbschifffahrts-Acte stattfand. Die Höhe der Elbzölle von 27 gGr. 6 ₰ C.-M. für den Hamburger Ctnr. mußte um so drückender gefühlt werden, je mehr andere mit der Elbe concurrirende Wasser- wie Landcommunicationswege für den Waarentransport verbessert und erleichtert wurden, und je größer bei den im Allgemeinen sehr gefallenen Waaren-Preisen und Frachtsätzen das Mißverhältniß des Betrags der Elbzölle nach dem Procentsatze des Werthes sich herausstellte.*) Unter diesen Umständen hätte eine Abnahme des Elbverkehrs kaum ausbleiben, wenigstens von einer fortschreitenden Entwickelung und Ausdehnung desselben nicht die Rede sein können, wenn nicht die Preußische Regierung, von dem richtigen Grundsatze ausgehend, daß die Flußpassagezölle auf den allgemeinen National-Wohlstand höchst nachtheilig einwirken, indem sie der Freiheit des Verkehrs in der Regel gerade da hemmend

*) Nach den Hamburger Börsenpreisen im Anfange 1841 betrug der Normal-Elbzoll für Waaren von Hamburg nach Böhmen:

bei	Baumwolle	ca.	5	pCt.	des	Werths.
„	Cacao	„	$7^3/_8$	„	„	„
„	Caffe	„	$6^1/_2$	„	„	„
„	Curcume	„	$19^3/_4$	„	„	„
„	Eisen, Stangen-...	„	8	„	„	„
„	Heringe	„	19	„	„	„
„	Holz, Blau-	„	$32^1/_4$	„	„	„
„	„ Japan-	„	$18^1/_2$	„	„	„
„	„ St. Martens-	„	$21^3/_4$	„	„	„
„	Quercitron	„	$26^3/_4$	„	„	„
„	Ingber	„	14	„	„	„
„	Reis	„	$16^1/_4$	„	„	„
„	Rosinen	„	$16^5/_8$	„	„	„
„	Rum	„	17	„	„	„
„	Salpeter	„	$10^3/_4$	„	„	„
„	Schwefel	„	$34^9/_{16}$	„	„	„
„	Soda............	„	$31^7/_8$	„	„	„
„	Thran	„	$14^1/_2$	„	„	„
„	Zink............	„	$14^3/_8$	„	„	„

entgegentreten, wo derselbe eben der meisten Begünstigung bedarf, auf die ihr zustehenden Elbzölle, welche fast die Hälfte aller Elbzölle ausmachen, (nämlich 13 gGr. 8 ₰ *) von 27 gGr. 6 ₰) zu Gunsten der Schifffahrt und des Verkehrs nach und von ihren Ländern völlig verzichtet hätte. Außerdem ward noch zwischen Preußen und den Anhaltschen Herzogthümern beim Abschluß der Zollvereins-Verträge vereinbaret, daß gegenseitig für den Verkehr ihrer Länder die Stromzölle völlig aufgehoben werden sollten. **) Die günstige Folge dieser liberalen Maaßregeln war, daß der oberelbische Verkehr auf seiner längsten und wichtigsten Strecke von Wittenberge bis Mühlberg fortan von allen Elbzöllen bis auf die Lauenburg, Mecklenburg und Hannover zustehenden Quoten, zusammen von 4 gGr. 10 ₰ C.-M. pr. Centner, befreiet war, und die Preußischen und Anhaltischen Elbzölle von 15 gGr. 8 ₰ nur von den nach und von Sachsen und Böhmen auf der Elbe transitirenden Gütern erhoben wurden. Der Sächsische Elbhandel erhielt demnächst auch eine entsprechende Erleichterung, indem beim Anschlusse Sachsens an den Zollverein im Jahre 1832 Preußen und Sachsen gegenseitig ihre Elbzölle für den Verkehr der beiderseitigen Länder auf ein Viertel der in der Elbacte festgestellten Sätze ermäßigten, die Sächsischen Elbzölle für den Sächsischen Elbverkehr gänzlich wegfielen und die Sächsische Regierung ihren Unterthanen die bezahlten Anhaltschen Elbzölle bar zurückvergütete. Für den Sächsischen Elbverkehr ergab sich demnach eine Ermäßigung der Elbzölle von Hamburg bis Tetschen von 25 Gr. 9 ₰ auf 8 Gr. 3 ₰. Der directe Böhmische Elbverkehr dagegen, welcher dem vollen tarifmäßigen Elbzolle unterlag, blieb, wie unter solchen Umständen selbstverständlich zu erwarten, in den gedrücktesten Verhältnissen und lieferte den besten Beweis, wie höchst zeitgemäß

---

*) Das Anhaltsche Elbzollamt Tochheim (8 ₰ pr. Ctr.) war nämlich 1828 an Preußen überlassen.

**) Bei der hier in Rede stehenden und in Folgendem noch zu erwähnenden Elbzoll-Ermäßigungen ist nur der Güterzoll verstanden; die Recognitionsgebühr von den Fahrzeugen wurde von Preußen, Anhalt und Sachsen forterhoben.

und nothwendig die bei der Hamburger Revisions-Commission beantragte durchgreifende Reduction des Normal-Elbzolles gewesen.

Nachdem die Zusammenberufung einer zweiten Revisions-Commission wiederholt in Anregung gebracht war, namentlich weil in den letzten Jahren bei öfterer wiederkehrendem und länger anhaltendem niedrigem Wasserstande und nach Einführung einer lebhaften Strom-Dampfschifffahrt sich das Bedürfniß einer allseitigen und systematischen Verbesserung des Fahrwassers der Elbe auf das augenscheinlichste herausgestellt hatte, weil ferner unter den im Fortgang der Zeit wesentlich veränderten Verkehrverhältnissen auch nach dem oben gedachten Erlasse der Preußischen, Anhaltschen und Sächsischen Elbzölle die seit 1821 von Lauenburg, Mecklenburg und Hannover vom gesammten oberelbischen Verkehr erhobenen Zollsätze von 4 Gr. 10 ₰ sowohl im Allgemeinen, als auch ganz besonders für einzelne wichtige Handelsartikel zu lästig geworden u. s. w., wurden endlich von den Elbuferstaaten im Sommer des Jahres 1842, also 14 Jahre später als ursprünglich verabredet, Bevollmächtigte zu einer zweiten Elbschifffahrts-Revisions-Commission nach Dresden abgeordnet, welche dort vom 6. August 1842 bis zum 13. April 1844 versammelt waren und die Resultate ihrer Verhandlungen in einer Additional-Acte zur Elbschifffahrts-Acte und einigen damit zusammenhängenden Verträgen zusammenfaßten.

Die von der Dresdener Revisionscommission getroffenen Maaßregeln in Betreff einer den Anforderungen der Zeit wie den Bedürfnissen des Verkehrs entsprechenden Herstellung und Erhaltung der Elb-Fahrbahn sind bereits im Eingange dieser Darstellung besprochen; die von der Commission herbeigeführte Regulirung der Stader Zoll-Verhältnisse, wird nachher besonders in Betracht gezogen werden; die Uebereinkunft wegen der strompolizeilichen Vorschriften ist von untergeordnetem Interesse; — es sind daher hier vornämlich nur die veränderten Bestimmungen, welche die Additional-Acte hinsichtlich der Elbzölle statuirt hat, zu erörtern.

Eine zeitgemäße Vereinfachung des Elbzollwesens wurde zunächst ohne alle Einbuße der Zollcassen dadurch bezweckt, daß

in Berücksichtigung, wie der bei weitem größte Theil des oberelbischen Verkehrs nach und von Staaten stattfindet, welche Theile des Deutschen Zollvereins bilden, so wie ferner, daß die Mehrzahl der Elbzoll erhebenden Staaten den 14 Thaler Münzfuß angenommen hat, statt der in der Elbschifffahrtsacte von 1821 vorgeschriebenen Verzollung nach dem Centner von 112 Hamb. Pfund und in dem sogenannten Conventions-Münzfuße mit verschiedenem Agio, die Berechnung und Erhebung des Elbzolles nach dem Zollcentner von 50 Kilogrammen und im 14 Thalerfuße eingeführt wurden. Diese Convertirung des Elbzolles ergab, indem das Verhältniß des Gewichts angenommen ward

1 Zollcentner à 50 Kilogr. = 103,^{2695} Hamb. Pfund

und bei der Reduction des Conventionsgeldes auf den 14 Thalerfuß *) das in der Münz-Valvationstabelle der Elbacte von 1821 bestimmte Münzaufgeld von $7\frac{223}{1411}$ pCt. für Lauenburg, von $6\frac{2}{3}$ pCt. für Mecklenburg und Hannover, und von $2\frac{7}{9}$ pCt. für Preußen, Anhalt und Sachsen in Anrechnung gebracht ward:

	1821					1844			
	pr. Hamburger Centner					pr. Zollcentner			
Lauenburg	—	Gr.	8	Pf.	C.-M.	= 9,^{8804}	₰	abgerundet	10 ₰
Mecklenburg	1	„	8	„	„	= 24,^{5880}	„		25 „
Hannover	2	„	6	„	„	= 36,^{8820}	„		37 „
Anhalt **)	2	„	8	„	„	= 28,^{4298}	„		28 „
Preußen	13	„	—	„	„	= 194,^{2706}	„		194 „
Sachsen	5	„	3	„	„	= 74,^{6283}	„		75 „
Oesterreich	1	„	9	„	„	= 24,^{8761}	„		25 „
zusammen	27	Gr.	6	Pf.	C.-M.	= 393,^{5552}	₰		1 Thlr. 2 Sgr. 10 ₰

Von wesentlicherer Bedeutung als diese Umrechnung des Gewichts und des Münzfußes war die gleichfalls zur Vereinfachung der Zollerhebung vorgenommene Umwandlung der bisherigen Recognitionsgebühr der Fahrzeuge in einen Zuschlag

*) Den Thaler zu 30 Silbergroschen à 12 Pfennige gerechnet.

**) Die Anhaltischen und Preußischen Elbzölle müssen bei dieser Vergleichung zusammen gerechnet werden, da das Anhaltische Zollamt Lochheim 1828 von Preußen erworben, wodurch sich das Verhältniß stellte: Preußen 13 gGr. 8 Pf. statt 13 gGr., Anhalt dagegen 2 gGr. statt 2 gGr. 8 Pf.

zum Güter-Elbzolle, so daß fortan, in gleicher Weise wie bei der Weserschifffahrt, jede andere Abgabe als der nach der jedesmaligen Quantität der zollpflichtigen Waaren erhobene Zoll beseitigt werde. Als Gründe für eine solche Convertirung der Recognitionsgebühr wurden geltend gemacht: der Zollverwaltung wie der Schifffahrt werde dadurch eine namhafte Erleichterung verschafft, die Schiffsvermessungen würden entbehrlich, durch die Uebertragung der Abgabe vom Schiffe auf dessen Ladung werde ein richtigeres Verhältniß der Belastung hergestellt. Was das letztere betrifft, so ist besonders hervorzuheben: die Recognitionsgebühr traf das Fahrzeug zu gleichem Betrag, dasselbe mochte eine volle, halbe oder noch geringere Ladung führen, was dem Schiffer um so drückender sein mußte, als andere Kosten seiner Fahrt sich durch die Unvollständigkeit seiner Ladung nicht vermindern, und eine entsprechende Erhöhung der Frachtpreise meistens nicht stattnehmig ist, weil der Schiffer bei Bedingung einer Fracht noch nicht wissen kann, daß er genöthigt sein werde, mit unvollständiger Ladung abzufahren. Hierzu kommt noch, daß die Abstufung nach 4 Classen zu einer Ungleichheit der Belastung einen großen Spielraum darbot; ein Fahrzeug von eben über 25 Lasten mußte ebensowohl 11 ₰ 12 Gr. Recognitionsgebühr zahlen als eines von gegen 45 Lasten; ein Fahrzeug von 386 Centner Hamb. Tragfähigkeit entrichtete 3 ₰ 4 Gr. Recognitionsabgabe, ein anderes von 387 Centner schon 7 ₰ 8 Gr.

Die schwierige Aufgabe, in einem richtigen Verhältnisse für die Recognitionsgebühr ein Aequivalent in einem Zuschlage zum Güterzoll zu ermitteln, suchte man auf folgende Weise zu lösen. Man nahm als Durchschnittssatz der bisherigen 4 Schiffsclassen resp. 5, $17\frac{1}{2}$, 35, $51\frac{1}{4}$ Last, und indem man hierdurch für jede Classe der Recognitionsgebühr einen Satz pr. Last ermittelte und aus diesen 4 Ansätzen wiederum einen Durchschnitt zog, glaubte man zu einem approximativ richtigen Resultate zu gelangen. Folgendes Beispiel wird das bei der Feststellung des Aequivalents beobachtete Verfahren erläutern:

Hannover erhob in der

1. Classe zu durchschn.	5 Lasten	— ℛ	8 gGr.,	also pr. Last	1 gGr.	$7,^{200}$ ₰
2. „ „ „	$17\frac{1}{2}$ „	— „	16 „	„ „	„ —	„ $10,^{971}$ „
3. „ „ „	35 „	1 „	— „	„ „	„ —	„ $8,^{229}$ „
4. „ „ „	$51\frac{1}{4}$ „	1 „	8 „	„ „	„ —	„ $7,^{493}$ „
					3 gGr.	$9,^{893}$ ₰

durchschnittlich also pr. Last à 4000 Hamb. Pfund $11,^{473}$ ₰ C.-M., mithin pr. Zollcentner $1,^{1074}$ S₰.

Das schließliche Ergebniß dieser Ermittelungen, welches dann auch in die Additional-Acte übergegangen, ist übersichtlich mit den früher schon erwähnten Umrechnungen zusammengestellt, folgendes:

	Die bisherigen Zollsätze auf 1 Zoll-Ctr. und nach dem 14 ℛ-Fuß reducirt.	Recognitions-Aequivalent auf den Normalsatz.	Zusammen Genau berechnet.	Zusammen Abgerundet.
Lauenburg . .	*) 9,8804 ₰	1,9594 ₰	11,8398 ₰	12 ₰
Mecklenburg . .	24,5880 „	2,2931 „	26,8811 „	27 „
Hannover	36,8820 „	1,1074 „	37,9894 „	38 „
Anhalt	28,4298 „	0,4149 „	28,8447 „	29 „ **)
Preußen	194,2706 „	4,5687 „	198,8393 „	199 „
Sachsen	74,6283 „	1,1074 „	75,7357 „	76 „
Oesterreich ***)	24,8761 „	— —	24,8761 „	25 „
Zusammen	393,5552 ₰	11,4509 ₰	405,0061 ₰	406 ₰
				od. 1 ℛ 3 ſG. 10 ₰

So wenig es nun auch einerseits zu verkennen ist, daß durch das Princip der Convertirung der Recognitionsgebühr in eine Quote des Güterzolles an und für sich eine höchst zweck-

*) Pfennige 360 = 1 Thlr. Preuß. Cour.

**) Dem Anhaltischen Antheile ist später noch 1 ₰ zugelegt worden, so daß jedes der 3 Anhaltischen Herzogthümer 10 ₰ Elbzoll erhebt.

***) Oesterreich, dessen Elbzölle überhaupt, der geographischen Lage nach, auf die allgemeinen Verhältnisse des großen Elbverkehrs von nicht bedeutendem Einflusse sind, hat schon früher ohne Aequivalent auf die ihm zustehende Recognitionsgebühr verzichtet.

mäßige und billige Vereinfachung des Elbzollwesens herbeigeführt sei, so scheint doch andererseits nach den von dem betheiligten und sachverständigen Handelsstande beigebrachten Belegen es leider eben so wenig zu bezweifeln, daß die Ausführung jener Repartirung den Großhandel und den wichtigsten Theil der Elbschifffahrt auf eine unbillige und lästige Weise beeinträchtigt. Da nämlich den Zollcassen bei jener Umwandlung der Schiffsabgaben finanzielle Opfer durchaus nicht zugemuthet werden sollten, da ferner die Erleichterung, welche durch das Wegfallen der Recognitionsgebühr den Dampfschiffen, den kleinen Fahrzeugen, dem Transporte von Steinkohlen, Steinen, Eisenbahnschienen u. s. w., die im Verhältniß ihres Werthes einen großen Raum einnehmen und in niedrige Tarifclassen gehören, zu Theil wurde, auf andere Weise und zwar durch den allgemeinen Zuschlag auf den Normalzoll gedeckt werden mußte, so war eine nicht unerhebliche durchschnittliche Erhöhung des Elbzolles für die dem vollen Zollsatze unterliegenden und in größeren Ladungen verführten Gütern die natürliche Folge davon. Namentlich trifft diese durch die Additional-Acte herbeigeführte höhere Belastung den großen Elbhandel von Hamburg nach Magdeburg, und in Betreff dieses Verkehrs war es grade, daß wegen der von Jahr zu Jahr bedrohlicher werdenden Concurrenz des Obercourses eine Herabsetzung des Normalsatzes, oder wenigstens eine Ermäßigung desselben auf $\frac{1}{4}$ für gewisse Artikel vornämlich gewünscht worden. Wenn die hierauf begründeten Einwendungen gegen die Convertirung der Recognitionsgebühr in der vorgeschlagenen Weise, dadurch erledigt werden sollten, daß der Zuschlag zu unbedeutend sei, um die zum vollen Normalsatz zu verzollenden Waaren von der Elbe hinweg auf andere Wege zu drängen, so bedarf die Unhaltbarkeit eines solchen Arguments kaum eines Nachweises, denn von dieser Ansicht ausgehend könnte man successive einen Pfennig nach dem andern dem Zoll zuschlagen, denn der Zuschlag eines einzelnen Pfennigs werde doch nicht die Waarentransporte von der Elbe verdrängen! Um aber das Aequivalent der Recognitionsgebühr für den großen Elbverkehr mit, dem Normalsatze unterliegenden Gütern,

noch lästiger und unbilliger zu machen, als es ohnehin schon aus den vorhin angegebenen Gründen sein mußte, wurde, wie vorhin bereits angedeutet, bei der Ausmittelung desselben nicht die gewöhnliche Trächtigkeit der am meisten im Gebrauch befindlichen Fahrzeuge dritter und vierter Classe bei günstigem Wasserstande genommen. Aus der Magdeburger Denkschrift entnehmen wir zur Erläuterung folgende Zusammenstellung:

Frühere Erhebungsart:	Neue Erhebungsart:
1250 Hamb. Centner *)	1355 Zollcentner
Elbzölle	Elbzölle
à 4 gGr. 10 ₰ C. G. pr. Hamb. Ctr	à 6 Sgr. $8\frac{3}{4}$ ₰ pr. Zollctr.
C. G. 251 Thlr. 18 gGr.	Pr. Crt. 303 Thlr. 28 Sgr.
à $9\frac{3}{8}$ pCt. N⅔ 230 Thlr. 4 gGr.	
à 17 pCt. P. C. 269 Thlr. 9 Sgr.	
Recognitionsg. 9 " 13 " 6 ₰	
	" " 278 " 22 " 6 ₰
	Differenz Pr. Crt 25 Thlr. 5 Sgr. 6 ₰

(pr. Centner also ca. 10 S₰, was einer Erhöhung von ca. 14 pCt. auf den früheren schon als zu hoch beklagten Elbzoll gleichkommt!) —

Bei den Fahrzeugen 4. Classe (über 45 Last), welche in letzterer Zeit immer mehr in Gebrauch gekommen, stellt sich das Verhältniß noch ungünstiger, nämlich bei einer Ladung von 2932 Centner Zollgewicht auf eine Differenz von 63 Thlr. 3 Sgr.

Einige Zeit nach dem Abschlusse der neuen Elbschifffahrtsverträge sind auf halbofficiellem Wege vergleichende Zusammenstellungen über die frühere und neue Erhebung der Elbzölle auf den Grund zehnjähriger Durchschnitte der erhobenen Recognitionsgebühren und der transitirten Güterquanta publicirt worden. Hiernach wäre bei einer Reduction aller dieser Waaren auf die entsprechende Zahl Centner die den vollen Normalsatz zahlen

*) Es ist hier die durchschnittliche Belastung eines Schiffes dritter Classe angenommen auf 35 Last = 140000 Pfund Hamb. Gewicht = 1250 Centner Hamb. Gewicht = 1355 Centner Zollgewicht.

(also z. B. 40 Centner Steinkohlen = 1 Centner) die Recognitionsgebühr durchschnittlich pr. Zollcentner ausgekommen:

Lauenburg	$0,^{9773}$ Sg
Mecklenburg	$1,^{1437}$ "
Hannover	$0,^{5524}$ "
Anhalt	$0,^{2070}$ "
Preußen	$2,^{2791}$ "
Sachsen	$0,^{5524}$ "
Zusammen	$5,^{7119}$ Sg

Da nun die Additional-Acte, wie oben speciell nachgewiesen, das Aequivalent für die Recognitionsgebühr festgesetzt hat auf $13,^{4448}$ Sg (denn $13,^{4448}$ g + $393,^{5552}$ g = 407 g oder 1 Thlr 3 Sgr. 11 g), so ist hiernach die durchschnittliche Prägravation der dem vollen Elbzolle unterworfenen Güter pr. Zollcentner: $13,^{4448}$ Sg

$5,^{7119}$ "

$7,^{7329}$ Sg

Diese Differenz muß sich in Wirklichkeit, für den wichtigeren Theil des Elbhandels, noch bedeutender herausstellen, wenn man erwägt, daß der Dampfschifffahrtsverkehr wohl bei der Einnahme der Recognitionsgebühr, nicht aber bei dem Güterquantum in Betracht gezogen wird, daß die vereinbarte Verbesserung der Fahrbahn die Fälle, wo Fahrzeuge nur mit unvollständiger Ladung fahren können, seltener machen wird u. a. Die Beschwerden des Handelsstandes über die durch Convertirung der Recognitionsgebühren herbeigeführte nicht unerhebliche erhöhte Belastung des wichtigsten Theils des Elbverkehrs wird also durch jene Nachweisungen durchaus bestätigt und es ist nicht genug zu bedauern, daß das wahre Sachverhältniß und die Interessen des Elbverkehrs in Betreff dieses Punctes der Additional-Acte, auf solche Weise von der Elbschifffahrts-Revisions-Commission haben verkannt werden können!

Nicht minder als der eben erwähnte Mißgriff bei Repartirung der Recognitionsgebühr auf den Güterzoll ist zu beklagen, daß die Erwartungen, welche man allgemein und zuversichtlich

in Bezug auf die Ermäßigung des Elbzolles für mehrere wichtige Handelsartikel gehegt hatte, in der Additional-Elbschifffahrts-Acte durchaus unerfüllt geblieben sind. Hauptsächlich waren es nachstehende Artikel, für welche eine Ermäßigung des Normal-Elbzolles besonders gewünscht wurde;

unter den deutschen Exportartikeln:

Zink und Sackleinen;

unter den Gegenständen der Auffahrt:

Baumöl, Farbehölzer (namentlich St. Martens-, Blau-, Gelb- und Japanholz), Harz, Heringe, Palmöl, Reis, Salpeter, Schwefel, Soda, trockene Südfrüchte, Thran und wo möglich auch Rohzucker *).

Trotz der dringendsten Anträge und Vorstellungen, vornämlich abseiten Hamburgs, ist keinem einzigen der genannten für den Verkehr so wichtigen Artikel die gewünschte Herabsetzung in eine niedrigere Tarif-Classe gewährt worden. Das finanzielle Interesse der drei zunächst unterhalb Wittenberg belegenen Uferstaaten, welches hierbei durch keine commerziellen Rücksichten auf die eigenen Landesangehörigen aufgewogen, ja kaum modificirt wird, scheint für diesmal als ein unübersteigliches Hinderniß geltend gemacht und anerkannt worden zu sein, da gleichzeitig die Verbindlichkeit bedeutend größerer Unkosten zur Correction des Fahrwassers jenen Uferstaaten durch die Additional-Acte auferlegt werden sollte.

Von den minder wichtigen Artikeln des Elbverkehrs ist dagegen einer großen Anzahl der Vortheil einer niedrigern Tarifirung durch die Dresdener Revisions-Commission zu Theil geworden; namentlich ist es Lübeck, welches bei dieser Commission zuerst, wegen des Mitbesitzes des Amtes Bergedorf, durch einen Con-Commissair mit Hamburg vertreten war und durch die Regulirung der Stecknitzschifffahrt ein größeres Interesse an diesen Verhältnissen gewann, gelungen, für mehrere nordische Producte

*) Eine vergleichende Zusammenstellung der Elbzölle und des Sundzolles für diese und einige andere Artikel findet sich unten bei der statistischen Uebersicht des Elbverkehrs.

eine günstigere Tarifirung auszuwirken. — Die durch die Additional-Acte bestimmten neuen Zollermäßigungen, außer den bereits in den ergänzenden Bestimmungen von 1824 vereinbarten, sollen angeblich der Zahl nach 108 Artikel betreffen, wobei jedoch zu bemerken, daß für viele derselben schon in den von dem Hannoverschen, Dänischen und Mecklenburgischen Elbzoll-Commissariate zu Wittenberg im Jahre 1840 aus eigner Veranlassung publicirten „Ergänzenden Bestimmungen für die Elbschifffahrts-Acte“ die Classificirung in eine niedrigere Tarifclasse verfügt war *). Ausschließlich dieser letzteren ward der nach den gegenwärtigen Verhältnissen des Elbverkehrs zu ermittelnde reelle Gesammtausfall an den Zolleinnahmen für Hannover, Mecklenburg und Lauenburg nur auf ca. 4000 ℔ C.-M. veranschlagt **), was verhältnißmäßig für höchst unbedeutend angesehen werden muß, wenn man in Betracht zieht, daß die Einnahmen vom Elbzolle sich 1842 folgendermaaßen stellten:

Hannoversche Zoll zu Brunshausen	ca.	240,000	℔	C.-M.
Eslinger Zoll	„	8,000	„	„
Lauenburg	„	108,000	„	„
Mecklenburg	„	226,000	„	„
Hannover	„	316,000	„	„
Preußen	„	64,000	„	„
Anhalt	„	20,000	„	„
Sachsen	„	20,000	„	„
Oesterreich	„	20,000	„	„
Gesammtbetrag der wirklich erhobenen Elbzölle	ca.	1,022,000	℔	C.-M.

oder ca. 1,073,100 ℔ im 14 Thalerfuß.

---

*) Namentlich war dies der Fall mit Eisenbahnschienen, hinsichtlich deren eine Fortsetzung des Normal-Zolles einer Verweisung des Transports von der Elbe gleichgekommen wäre.

**) Wenn außerdem noch ein Ausfall von ca. 30,000 ℔ für die Zollermäßigungen der Ergänzenden Bestimmungen von 1840 angeführt worden ist, so kann dies kaum für zutreffend gehalten werden, da z. B. wie oben erwähnt, nur die Herabsetzung des Zolles den Elbtransport der Eisenbahnschienen möglich machte und es also ganz illusorisch ist, das Dreifache des davon erhobenen Elbzolles als „Ausfall“ gelten zu lassen!

Der Vollständigkeit wegen lassen wir hier eine namentliche Liste der erst durch die Additional-Acte neu hinzugekommenen Tarifermäßigungen folgen.

Auf $\frac{1}{4}$ des Normalzolles:

Alaun, Asphalt, Bimsstein, chlorsaurer und essigsaurer Kalk, gemahlenes Erz, Flachs, Hanf und Heede, Kobaltspeise, Glaswaaren mit Nebenbestandtheilen und Flaschenkeller, Glätte, Hopfen, Leim, Paradieskörner, Pottasche, gemahlener Saamen, Talg und Talgöl, Eisen- und Kupfer-Vitriol, Zunder und Feuerschwamm; —

auf $\frac{1}{5}$ des Normalsatzes:

Bier aller Arten, Essig aller Arten, Erdfarben, Bolüs, Kreide, Rothstein, Ocker, metallische Mineralerde, Münzkräze, Tripel, Glasgalle, roher Marmor, marmorne Platten rc., feine Schleif- und Wetzsteine, Geflügel, Kurkumä, gemahlene und ungemahlene Knoppern, Galläpfel, Kreuzbeeren, Kienruß, Knochenmehl, Holzkohlen, Faßstäbe, Klaviaturholz, Radspeichen, Sensenstreicher, Schiffe, welche sich als Frachtgut in andern Schiffen verladen finden, unbeschlagene Wagen, leere Tonnen, alte Säcke, Packmatten, Baumrinde, Lohrinde, Viehhaare aller Art, Schweinsborsten, Hornspitzen und Hornplatten, Rindshörner und Füße, Hirschhörner, Hornspäne, Leimleder, Sauerkraut, Wachholderbeeren; —

auf $\frac{1}{10}$ des Normalsatzes:

Fische, lebendige, grüne; Mineralwasser, Theer, Pech;

auf $\frac{1}{20}$ des Normalsatzes:

Birken- und Haide-Besen, Bäume zum Verpflanzen, Muschelkalk, Runkelrübenblätter:

auf $\frac{1}{40}$ des Normalsatzes:

Braunkohlen, Torf und Lohkuchen. *)

---

*) Ferner ist noch der Beschluß gefaßt worden, ohne in die Additional-Acte überzugehen, daß während der nächsten 5 Jahre (also bis z. J. 1849) die elbniederwärts geführten und zu Bauten in Hamburg bestimmten, sowohl bearbeiteten und architectonisch verzierten, als unbearbeiteten Sand- und andere gemeine Bruch- und Mauersteine gänzlich vom Elbzoll befreiet sein sollen.

So wenig nun für die Erleichterung des Elbverkehrs im Allgemeinen durch die Dresdener Revisionscommission die gehofften Resultate erreicht sind, da, wie oben nachgewiesen, die Convertirung der Recognitionsgebühr dem wichtigsten und ohnehin schon bedrücktesten Theile des Elbhandels vielmehr eine nicht unwesentliche höhere Zollbelastung aufbürdet und keinem einzigen der bedeutenderen Artikel, für welche eine Elbzoll-Ermäßigung schon so lange und so dringend von dem Handelsstande beantragt worden ist, die Herabsetzung in eine niedrigere Tarif-Classe gewährt wurde, eben so wenig ist für den speciellen Theil der Elbschifffahrt der unter den gegenwärtigen Verhältnissen der Elbuferstaaten nach ganz besonders leidet, nämlich für den directen Böhmischen Elbverkehr, eine Abhülfe ermittelt worden. Nach den von den Zollvereinstaaten getroffenen Maaßregeln, deren oben gedacht, ist es jetzt nur noch dieser directe Schifffahrtsverkehr zwischen Böhmen und Hamburg, der dem vollen Elbzolle unterliegt, wodurch, wie leicht erklärlich, der Böhmische Schiffer in der Concurrenz mit dem Sächsischen und Preußischen Schifffahrtsverkehr auf das äußerste beeinträchtigt wird. Ein Elbfahrzeug, das mit einer Ladung von 1000 Centner Gütern, welche dem Normal-Elbzoll unterliegen, bis Schandau geht, zahlt an Elbzoll im Ganzen 362 ℛ︀ 15 Sgr., dagegen wenn es nach dem, eine kurze Strecke weiter, nach dem Böhmischen Tetschen geht, 1061 ℛ︀ 3 Sgr. 3 ₰ *). — Da nun für die Güter, welche, nachdem sie in einem zum Zollverein gehörigen Elbhafen ein- und ausverzollt worden, wieder auf der Elbe weiter verschifft werden, die Preußischen, Anhaltschen und Sächsischen Elbzölle ganz oder doch zum größeren Theile nicht erhoben werden, so ergiebt sich, daß für Böhmen die indirecte Beziehung oder Ausfuhr von Gütern, welche den Normal-Elbzoll tragen, nach dem Zollvereinstarif aber nur dem allgemeinen Satz von 15 Sgr. pr. Centner unterliegen, mittels des Umschlages in

---

*) Im ersteren Falle nämlich, die Lauenburgischen, Mecklenburgischen, Hannoverschen, und 1/4 des Preuß. Elbzolles von 16 Sgr. 2 ₰ nebst dem Preußischen Recognitionsaequivalent von 5 ₰; im letztern Falle sämmtliche Elbzölle, die zwischen Böhmen und Hamburg erhoben werden.

Magdeburg oder an einem andern Zollvereinsplatze in der Regel viel vortheilhafter erscheinen muß. Hierdurch ist es gekommen, daß gerade für das an Natur- und Gewerbe-Producte so reiche Böhmen *), dessen einzige Wasserstraße zum Absatze seiner Erzeugnisse wie zum Bezug der überseeischen Producte für den Bedarf seiner eigenen Industrie als auch für den Handelsverkehr mit den andern Oesterreichischen Staaten, die Elbe ist, der Schifffahrtsverkehr auf diesem Strome so gänzlich darnieder liegt. Zur Abstellung dieses wahrhaft unnatürlichen Zustandes sind bei der Revisionscommission Anträge hinsichtlich einer speciellen Erleichterung des Böhmischen Elbverkehrs zur Sprache gekommen, haben jedoch zu keinem andern Resultate geführt, als daß diese Angelegenheit einer Separat-Verhandlung Oesterreichs und der betheiligten Zollvereinstaaten überwiesen ist. Daß eine solche seitdem eröffnet und hierdurch die Beseitigung jener Mißverhältnisse, welche einem Deutschen Lande den Gebrauch seiner natürlichen Communicationsmittel verkümmern, in nähere Aussicht gestellt worden, darüber hat leider noch nichts verlautet.

Regulirung des Stader-Zolles.

Eine weit schwierigere Aufgabe als die Revision der auf die Oberelbe bezüglichen Verhältnisse war die Regulirung des Stader- oder Brunshäuser-Zolles, einer Angelegenheit, welche sowohl die erste Dresdener Elbschifffahrts-Commission als auch

---

*) Es dürfte hier speciell auf einen der wichtigsten Böhmischen Exportartikel, auf **Glaswaaren**, hinzuweisen sein. Die in diesem Jahre bekanntlich stattgefundene Aufhebung der bis dahin von diesem Fabrikationszweige in Großbritannien erhobenen drückenden Acciseabgabe bedroht ohnedies schon den deutschen Ausfuhrhandel mit diesem vielen Schiffsraum einnehmenden, und darum für die überseeische Schifffahrt um so wichtigeren Artikel mit einer gefährlichen Concurrenz. Wie unbillig und unpolitisch erscheint es, unter diesen Umständen den bloßen Flußtransport der Deutschen Glaswaaren mit Abgaben zum Betrage v. ca. 18 pCt. des Werths zu belasten. Denn eine Kiste ordinaires Hohlglas mit 100 Dutzend Bier- oder Wassergläsern, zum durchschnittlichen Gewicht von 5 Centner 50 ℔, welche in Böhmen ca. 27 Gulden kostet und wofür die Fracht bis Hamburg 1 Rthlr. 19½ gGr. beträgt, hat an Elbzöllen 1 Rthlr. 14 gGr. zu zahlen!

die Hamburger Revisions-Commission, mehrfacher Verhandlungen ungeachtet, in statu quo gelassen, und deren Erledigung auch nicht durch Separat-Verhandlungen den zunächst betheiligten Staaten irgendwie hatte gelingen wollen. Ohne hier auf die geschichtlichen und staatsrechtlichen Beziehungen und Fragen in Betreff dieses Zolles wieder einzugehen — was jetzt, nachdem durch Art. 6 des Staats-Vertrages vom 13. April 1844 sämmtliche frühere, der neuen vertragsmäßigen Regulirung widerstreitende Ansprüche und Rechtsverhältnisse förmlich und für immer aufgehoben sind, von keinem praktischen Interesse mehr sein würde — wollen wir uns begnügen, die wichtigsten Veränderungen, welche die neue Regulirung der Brunshäuser Zollverhältnisse in Bezug auf den bis dahin in Anwendung gewesenen factischen Bestand derselben herbeigeführt hat, und namentlich eine vergleichende Zusammenstellung der präsumirten finanziellen Resultate des neuen Tarifes mit der bisherigen, in Gemäßheit des 1821 von Hannover nachrichtlich mitgetheilten Tarifs stattgefundenen, Zollerhebung hier in Kürze vorzulegen.

Während man bekanntlich Hamburgischer Seits auf den Grund des Privilegium Fridericianum und des Stader Recesses von 1691 die Zollfreiheit sämmtlichen Bürger-Eigenthums in Hamburgischen wie in fremden Schiffen in Anspruch nahm, ward diese Zollbefreiung in der Praxis von der Zollherrschaft den Gütern Hamburger Bürger nur dann bewilligt, wenn dieselben in der Stadt selbst wohnten, wenn die Güter als Hamburger Bürger-Eigenthum in ein ausschließlich Hamburger, in der Stadt wohnenden Bürgern gehöriges Schiff verladen waren, und das Schiff weiter herkam als von Alt-Holland, von der Westküste Jütlands oder von Helgoland, — anderer unwesentlicherer Beschränkungen nicht zu gedenken. In der neuen Regulirung ist das Princip, daß nur das Eigenthum Hamburger, in der Stadt wohnhafter Bürger, in Hamburger Schiffen vom Staderzoll befreiet sei, anerkannt; dagegen sind die Beschränkungen, daß das die eventuelle Zollfreiheit der Güter bedingende Schiff das ausschließliche Eigenthum Hamburger in der Stadt wohnhafter Bürger sein, daß sämmtliche Mitrheder den Schiffspaß beschwören, daß

der Capitain in der Stadt wohnen müsse, daß das Schiff weiter als Alt-Holland rc. herkomme, daß die auf Zollfreiheit Anspruch machenden Waaren schon als Hamburger Bürgergut verladen sein müssen u. a. aufgehoben. An der Rhederei eines solchen Schiffes können, unbeschadet des Privilegiums, bis 3 Achttheile Hamburger Einwohner, ohne Bürger zu sein, Antheil haben, es ist hinreichend, daß Einer der Rheder den Schiffspaß beschwöre, der Capitain kann in St. Pauli oder im Hafen wohnen, es genügt, daß die Waare zur Zeit des Passirens der Zollstätte Bürger-Eigenthum sei u. s. w. — Daß der Staatsvertrag die Exemtion vom Stader Zoll nicht ausdrücklich auch den in der Vorstadt St. Georg wohnenden Bürgern, und den hiesigen israelitischen Kaufleuten zugesteht, scheint kaum ein erheblicher Grund zu Beschwerden, da es ja allein von Hamburg selbst abhängt, dieser Ausdehnung der Stader Zollfreiheit alsbald theilhaftig zu werden, durch Zuziehung von St. Georg zu der Jurisdiction der Stadt und dadurch, daß es seine israelitischen Angehörigen nicht länger von der Leistung des Bürger-Eides ausschließt.

Die Befreiung vom Brunshäuser-Zoll ist durch die neue Regulirung ferner bestimmt worden für Binnenlandsgut, welches im Binnenlande (bis Curhaven und Büsum) in binnenländische Fahrzeuge verladen ist, für Retour-Güter, für Strandgut, für Marktgut und für Passagiergut. Außerdem sind noch eine Anzahl speciell aufgeführter Gegenstände durch Anlage II. zum Tarife für zollfrei erklärt worden, von denen besonders frische Victualien, Bau-Materialien, Proben zu nennen wären.

Das Ankern vor der Zollstätte (Setzen vor der Schwinge) ist jetzt den Schiffen sämmtlicher Elbuferstaaten und derjenigen fremden Staaten, denen Hannover es vertragsmäßig oder sonst zugesteht, erlassen.

Die von den Schiffen bis dahin erhobenen Abgaben, sowohl der Ruderzoll der Stadt Stade, als auch der herrschaftliche Schiffszoll, sind durch die neue Regulirung völlig beseitigt.

Die bis dahin bestandenen lästigen Naturalabgaben und Accidenzien, mit alleiniger Ausnahme der tarifmäßigen Gebühren

für wirklich erfolgte Dienstleistung der Wachtschiff-Mannschaft, sind durch die neue Regulirung gänzlich abgeschafft; so auch das Münz-Agio und die Provision von 6¼ pCt. bei Bezahlung des Zolles am Elbzoll-Comptoir in Hamburg.

Um die aus ungenauen und unvollständigen Schiffspapieren erwachsenden Zoll- und Straf-Nachtheile abwenden zu können, ist die Befugniß zur Nachdeclaration wie zur Reclamation nach bestimmten Grundsätzen festgesetzt worden.

Was nun den neuen Brunshäuser Zolltarif anlangt, so müssen zur Beurtheilung und Vergleichung desselben mit der früher bestandenen Einrichtung des Stader-Zolles nicht allein einzelne Positionen, sondern das Gesammt-Resultat derselben in Betracht gezogen werden.

Da die Revisions-Commission von der Ansicht ausging, daß die wirklich bestehende Zollerhebung die allgemeine Basis für den neuen Tarif abzugeben habe und zugleich das Princip festhielt, daß derselbe nach der Gewichtsnorm einzurichten sei, so kam es darauf an, für ein gegebenes Jahr einerseits eine genaue und vollständige Nachweisung der wirklich erhobenen Stader Zollabgaben zu erhalten, andererseits für denselben Zeitraum möglichst richtige Aufgaben der die Zollstätte passirten zollpflichtigen Waarenquantitäten nach den einzelnen Artikeln und nach dem Gewichte zu ermitteln. Ersteres, die Vorlage einer specificirten Uebersicht der Stader-Zolleinnahmen für ein bestimmtes Jahr, konnte ohne besondere Schwierigkeit durch Mittheilung der wirklichen Zoll-Einnahme abseiten Hannovers bewerkstelligt werden. Es wurde hierzu das letzte abgeschlossene Rechnungsjahr vom 1. Juli 1840 bis 30. Juni 1841 gewählt, welches in der Hauptsache folgendes Ergebniß lieferte:

Güterzoll.

Steinkohlen	ca.	₰*)	14,200
Caffe	„	„	46,800
Rohzucker	„	„	6,400
Transport	ca.	₰	67,400

*) ₰ nach dem 14 Thalerfuß.

Transport	ca.	₰	67,400
raffinirter Zucker	„	„	1,400
Thee	„	„	1,600
Baumwolle	„	„	7,300
Felle und Häute	„	„	4,600
Farbeholz	„	„	2,400
Taback	„	„	3,900
Indigo	„	„	4,500
Rosinen	„	„	1,600
Pfeffer und Piment	„	„	1,400
Getränke	„	„	3,800
Eisen	„	„	4,900
Heringe	„	„	1,900
Garn	„	„	9,200
Manufacturwaaren	„	„	39,300
	ca.	₰	155,200
Die übrigen Artikel	„	„	27,200
Güterzoll im Ganzen	ca.	₰	182,400
Schiffszölle	„	„	8,600
Accidentien und Sporteln	„	„	48,200
Gesammt-Einnahme v. Stader-Zoll	ca.	₰	239,200

Sobald man nun für den betreffenden Zeitraum von 1840/41 eine zuverlässige und erschöpfende Zusammenstellung der Gewichtsquantitäten, von denen dieser Zollbetrag erhoben war, ermitteln konnte und bestimmt war, wie viel Hannover von seiner bisherigen Zoll-Einnahme zu Gunsten einer vertragsmäßigen Regulirung aufzugeben bereit sei, oder durch den gemeinsamen Einfluß der Elbuferstaaten veranlaßt werden könne, durfte die Feststellung des neuen Tarifes mit ziemlicher Zuversicht unternommen werden. Allein hier lagen eben die Hauptschwierigkeiten. Hannover nahm, wie zu erwarten, Anstand, die äußerste Grenze der finanziellen Opfer, auf die es gefaßt war, vorweg zu erklären, — dieses sollte sich erst aus dem Ganzen des neuen Tarifentwurfes ergeben, — und hinsichtlich der Feststellung der diesem neuen Tarif-Entwurfe zu Grunde liegenden Gewichts-

quantitäten mußte man, da bei der bisherigen Stader-Zollerhebung und den darnach ausgezogenen Listen in den meisten Fällen nur die Zahl der Colli und oft ganz unbestimmte Declaration der Güter vorkamen, bald die Ueberzeugung gewinnen, daß hier nur an eine approximative Schätzung zu denken sei, und auch diese mußte in Rücksicht mancher Waarengattungen von ziemlich unsicheren Voraussetzungen und Durchschnittsberechnungen ausgehen. Zunächst war es zu bedauern, daß das Hannoversche Rechnungsjahr vom 1. Juli bis 30. Juni ging, während die Hamburgischen Einfuhrlisten die gewöhnliche Jahresabtheilung vom 1. Jan. bis 31. December befolgen. Man entschloß sich jedoch dazu, das Jahr 1840 als dem Rechnungsjahre 1840/41 für den beabsichtigten Zweck entsprechend anzunehmen, da im Jahre 1839/40 die Stader Zolleinnahme noch bedeutender gewesen, also im Ganzen genommen, bei der Repartirung der Zollergebnisse von 1840/41 den commerziellen Interessen nicht zum Nachtheile gereichen könne. *) Von den zu Hamburg verzollten oder transitirten Waaren mußten dann die Quantitäten in Abzug gebracht werden, welche als Hamburger Bürgergut in Hamburger Schiffen vom Stader Zoll befreiet geblieben, dagegen aber hinzugerechnet werden, was seewärts direct an Altona gebracht war. Für die Manufacturwaaren und einige andere Handels-Artikel, die bis dahin fast nur nach der Zahl der Colli in den Zoll- und Einfuhrlisten aufgeführt waren, versuchte man durch mehrfache Erkundigungen eine durchschnittliche Gewichtsschätzung zu erlangen, wobei jedoch die Meinungen sehr weit von einander blieben. Im finanziellen Interesse der Zollherrschaft lag es natürlich, die Waarenquantitäten nicht zu hoch anschlagen zu lassen, weil dadurch die spätere wirkliche Einnahme geringer ausgefallen wäre als die Absicht der neuen Regulirung war, während andererseits im commerziellen Interesse eben so ängstlich eine zu niedrige Annahme des Gewichts der einzelnen,

---

*) Die für die herrschaftliche Rechnung erhobenen Abgaben beim Stader Zoll betrugen nämlich 1839/40 229,340 Thaler Pr. Crt.
1840/41 225,955 „ „ „

besonders der höher tarifirten Handelsartikel zu vermeiden war, weil, je größer die für das Gesammt-Resultat der Zoll-Erträge zu berechnenden Quantitäten, desto leichter die Ermäßigung der einzelnen Zollsätze durchgeführt werden konnte. Es ist leicht erklärlich, daß unter diesen Umständen successive verschiedene Entwürfe der neuen Regulirung des Stader Zoll-Tarifes bei den Verhandlungen der Dresdener Revisions-Commission zur Erörterung kamen, bis es schließlich bei einer Tarifs-Berechnung sein Bewenden hatte, von der wir nachstehend einen Auszug mittheilen, welcher die für den Handel, wie für die Zolleinnahme wichtigsten Artikel zusammenfaßt.

Benennung der Waare.	Neuer Zollsatz pr. 100 ℔ und nach dem 14Thlr.-Fuß.	Angenommenes Einfuhr-Quantum.	Präsumirter Zollertrag. ℛ︀ in 14Thlr.-Fuß.
Steinkohlen	— gGr. 1 ₰	73,087 Lst.	ℛ︀ 10,151
Caffe	1 „ — „	500,179 Ctr	„ 20,841
Getränke	— „ 6 „	264,452 „	„ 5,509
Pfeffer und Piment	1 „ — „	28,176 „	„ 1,174
Reis	— „ 4 „	78,301 „	„ 1,088
Corinthen, Rosinen und Feigen	— „ 6 „	64,243 „	„ 1,338
Taback in Blätter	— „ 6 „	114,785 „	„ 2,391
Thee	5 „ — „	7,661 „	„ 1,596
Rohzucker	— „ 5 „	727,226 „	„ 12,625
Raff. Zucker	— „ 10 „	175,546 „	„ 6,095
Droguerie-Artikel, Farbehölzer, Thran ꝛc.	resp. 1 ₰—5 gGr.	468,800 „	„ 14,750
Eisen	— gGr. 3 ₰	257,780 „	„ 2,685
Felle und Häute, trock.	— „ 10 „	50,357 „	„ 1,749
Glas und Glaswaaren	— „ 9 „	158,247 „	„ 4,945
Oele	6 und 9 ₰	41,235 „	„ 1,174
Baumwolle, Flachs und Hanf	— gGr. 9 ₰	220,813 „	„ 6,900
Garn	1 „ — „	391,550 „	„ 16,314
Zeugwaaren	5 „ — „	193,188 „	„ 40,247
Sonstige Waaren			„ 39,998
Präsumirter Gesammt-Ertrag des neuen Brunshäuser Tarifs			ℛ︀ 191,570

	Transport ℳ	191,570
Hiervon sind noch in Abzug zu bringen die in Folge der Verträge Hannovers mit Großbritannien und Belgien eintretenden Reductionen für gewisse Tarif-Positionen, zum Betrage von ca.	ℳ	20,000
	ℳ	171,570
so wie für wegen des im Vergleiche mit der bisherigen factischen Anwendung erweiterten Hamburger Bürger-Privilegiums nach annähernder Schätzung ca.	„	2,000
	bleibt ℳ	169,570

Dieser präsumtive Ertrag des neuen vertragsmäßig regulirten Brunshäuser Tarifes würde hiernach, verglichen mit der früheren Einnahme, unter Voraussetzung einer See-Importation nach der Elbe in dem Umfange, wie sie 1840/41 stattgefunden, einen Ausfall von ca. 69,630 ℳ oder ca. 29 pCt. zum Nachtheil der Hannoverschen Zollcasse, aber zur Erleichterung des Elbhandels, betragen. Denn

wirkliche Einnahme nach dem factischen Tarife	ℳ	239,200
Präsumirter Ertrag des neuen Tarifes bei gleicher Güter-Quantität	„	169,570
	Ausfall ℳ	69,630

Wenn nun auch die vorstehende Summe der präsumirten Minder-Einnahme vom Stader Zoll sich jedenfalls verringert durch die beibehaltenen Gebühren für wirkliche Dienstleistungen vom Wachtschiffe zum Belaufe von ca. 3000 ℳ und durch den Avanz der Zollerhebung an den laut §. 11. No. 4 der Verzollung ohne Reduction zu Grunde zu legenden fremden Gewichten, welche bekanntlich in den bei weitem meisten Fällen leichter sind als Hamburger Gewicht, wonach die Gewichtsquantitäten bei der Tarif-Regulirung berechnet worden, welcher Avanz auf etwa 6000 ℳ anzuschlagen sein wird, so wie, wenn ferner für das nach diesseitiger Ansicht zu gering geschätzte Quantum von Manufactrwaaren ein Betrag von ca. 7,500 ℳ und außerdem ein Zuschlag von 10 pCt. auf den präsumirten

Zoll-Ertrag von den diversen Waaren wegen etwaiger mangelhafter Gewichts-Ermittelungen, ca. 4000 ℳ, angenommen wird, so scheint doch als schließliches Resultat *) eine Erleichterung des Elbhandels um jährlich ca. 49,030 ℳ oder um etwas über 20 pCt. gegen die frühere Belastung mit ziemlicher Zuversicht aufgestellt werden zu können. Hauptsächlich ist diese Erleichterung zu Theil geworden

den Schiffen mit	ca.	ℳ	47,800
der Einfuhr von Steinkohlen	„	„	4,000
der Einfuhr von Caffe	„	„	26,000
Beseitigung der Provision	„	„	9,000

wogegen freilich, da die vorstehenden und andere Zoll-Erleichterungen zusammen den von Hannover zugestandenen Ausfall übersteigen, andererseits auch eine Anzahl Handelsartikel gegen die früheren Colli-Zollsätze höher tarifirt worden sind, namentlich trifft dies Wein, Zucker, Garn und Manufacturwaaren.

Um unabhängig von dieser allgemeinen Erörterung dem praktischen Geschäftsmann einen Maaßstab zur richtigen Vergleichung der früheren und gegenwärtigen Erhebungsweise des Stader Zolles an die Hand zu geben, lassen wir hier eine Zusammenstellung von Berechnungen für einzelne ganze Ladungen folgen, und wählen dazu die am meisten in Betracht kommenden Artikel Steinkohlen, Caffe, Zucker, Baumwolle, Wein, Twist und Manufacturwaaren.

---

*) Vorstehend geschätzter Ausfall .... ℳ 69,630

In Abzug zu bringen

Gebühren des Wachtschiffes	ca.	ℳ	3,000	
Avanz für fremden Gewicht	„	„	6,000	
Differenz bei Manufacturwaaren	„	„	7,500	
Zuschlag von 10 pCt. für div. Artikel	„	„	4,000	
				„ 20,500
			bleibt minus	ℳ 49,130

Caffe aus Rio de Janeiro.

Frühere Erhebungsweise.

3000 Säcke à 4 ß Sp... Sp.℔ 250: — ß
Schiffsgefäß..... „ —: 32 „
Sp.℔ 250: 32 ß
à 62 ß. Ct.℔ 971: 5 ß
Schiffskosten Hamb. Ct.℔ 7: 45 ß
Provision.. „ „ 16: 8 „
Hamb. Ct.℔ 24: 5 ß
à 3 ℔. Ct.℔ 72: 5 „
Im Ganzen Ct.℔ **1043: 10** ß

Gegenwärtige Erhebungsweise.

3000 Säcke à 5 Arroben.*)
à 32 ℔ 480,000 ℔ Landesgewicht:
à 1 gGr. pr. 100 ℔..... Ct.℔ 200: — gGr.
Baarer Vorschuß.......... „ 1: 16 „
Ct.℔ 201: 16 gGr.
à 40 ß Ct.℔ **504: 3** „
Im Ganzen weniger Ct.℔ **539: 7** ß

(Der frühere Zoll ca. 1 pCt. des Werths, der jetzige ca. ½ pCt.)

Caffe aus Laguaira.

Frühere Erhebungsweise.

4800 Säcke à 4 ß Sp... Sp.℔ 400: — ß
Schiffsgefäß..... „ —: 32 „
Sp.℔ 400: 32 ß
à 62 ß Ct.℔ 1552: 9 ß
Schiffskosten Hamb. Ct.℔ 7: 45 ß
Provision.. „ „ 25: 26 „
Hamb. Ct.℔ 33: 23 „
à 3 ℔. Ct.℔ 100: 7 „
Im Ganzen Ct.℔ **1653**: — ß

Gegenwärtige Erhebungsweise.

4800 Säcke gew. Netto 480,000 ℔.
à 1 gGr. pr. 100 ℔..... Ct.℔ 200: — gGr.
Baarer Vorschuß.......... „ 1: 16 „
Ct.℔ 201: 16 gGr.
à 40 ß Ct.℔ **504: 3** „
Im Ganzen weniger Ct.℔ **1148: 13** ß

(Der frühere Zoll ca. 1⅛ pCt. des Werths, der jetzige ca. 11/32 pCt.)

---

*) Ist es Brutto-Gewicht und als solches angegeben, so kommen als Tara 5 pCt. in Abzug, und würde der Zoll alsdann 10 ℔ Pr. Crt. weniger betragen haben.

Baumwolle.

Frühere Erhebungsweise.

472 Ballen à 3 ß ...	Sp.ℛ	29: 24 ß	
1 Collo Prob. ..	„	—: 3 „	
	Sp.ℛ	29: 27 ß	
Schiffsgefäß	„	—: 32 „	
	Sp.ℛ	30: 11 ß	
	à 62 ß	Ct.ℳ	117: 2 ß
Schiffskosten Hamb.	Ct.ℛ	7: 45 ß	
Provision .. „	„	2: 19 „	
	Ct.ℛ	10: 16 ß	
	à 3 ℳ	Ct.ℳ	31: — „
		Im Ganzen Ct.ℳ	**148: 2 ß**

Gegenwärtige Erhebungsweise.

472 Säcke gew. 92,040 Kilogr. Brutto				
od. Brto. 184,080 ℔				
abzügl. 5 pCt. Tara 174,900 ℔ Netto				
à 9 ₰ pr. 100 ℔ ...	Ct.ℛ	54:	15 gGr.	9 ₰
Vorschuß	„	1:	8 „	— „
	Ct.ℛ	55:	23 gGr.	9 ₰
	à 40 ß		Ct. ℳ	**140: — „**
	Im Ganzen weniger		Ct. ℳ	**8: 2 ß**

Zucker aus Havana.

Frühere Erhebungsweise.

1700 Kisten à 1½ ß Sp. .	Sp.ℛ	53: 6 ß	
Schiffsgefäß	„	—: 32 „	
	Sp.ℛ	53: 38 ß	
	à 62 ß	Ct.ℳ	208: 7 ß
Schiffskosten Hamb.	Ct.ℛ	7: 45 ß	
Provision .. „	„	3: 41 „	
	Hamb. Ct.ℛ	11: 38 ß	
	à 3 ℳ	Ct.ℳ	35: 6 „
		Im Ganzen Ct.ℳ	**243: 13 ß**

Gegenwärtige Erhebungsweise.

1700 Kisten gew. 782,100 ℔				
à 5 ₰ pr. 100 ℔ ...	Ct.ℛ	135:	18 gGr.	9 ₰
Baarer Vorschuß	„	1:	16 „	— „
	Ct.ℛ	137:	10 gGr.	9 ₰
	à 40 ß		Ct.ℳ	**343: 10 „**
	Im Ganzen mehr		Ct.ℳ	**99: 13 ß**

(Der frühere Zoll ca. $^5/_{32}$ pCt. des Werths, der jetzige ca. $^7/_{32}$ pCt.)

Zucker aus Bahia.

Frühere Erhebungsweise.

700 Kisten à 1½ ß.... Sp.ℛ 21: 42 ß
Schiffsgefäß ..... „ —: 32 „
Sp.ℛ 22: 26 „
à 62 ß...... Ct.ℳ 87: 6 ß
Schiffskosten Hamb. Ct.ℛ 7: 45 ß
Provision.. „ „ 1: 43 „
Hamb. Ct.ℛ 9: 40 „
à 3 ℳ....... Ct.ℳ 29: 8 „
Im Ganzen Ct.ℳ **116: 14** ß

Gegenwärtige Erhebungsweise.

700 Kisten gew. Netto 32,703 Arroben,
à 32 ℔ 1,046,496 ℔
à 5 ₰ pr. 100 ℔... Ct.ℛ 181: 16 gGr. 5 ₰
Vorschuß .... „ 1: 16 „ — „
Ct.ℛ 183: 8 gGr. 5 ₰
à 40 ß....... Ct.ℳ **458: 6** „
Im Ganzen mehr Ct.ℳ **341: 8** ß

(Der frühere Zoll ca. 1/16 pCt. des Werths, der jetzige ca. 1/4 pCt.)

Steinkohlen.

Frühere Erhebungsweise.

397½ Tons à 3 ß. Sp.ℛ 24: 40 ß 6 ₰
Schiffsgefäß „ —: 32 „ — „
Sp.ℛ 25: 24 „ 6 ß
à 62 ß....... Ct.ℳ 98: 14 ß
Schiffskosten Hamb. Ct.ℛ 6: 45 ß
Provision.. „ „ 2: 2 „
Hamb. Ct.ℛ 8: 47 ß
à 3 ℳ....... Ct.ℳ 26: 15 „
Im Ganzen Ct.ℳ **128: 13** „

Gegenwärtige Erhebungsweise.

397½ Tons, gerechnet für 890,400 ℔ Landesgewicht,
à 1 ₰ pr. 100 ℔ .... Ct.ℛ 30: 22 gGr.
Vorschuß .... „ 1: 8 „
Ct.ℛ 32: 6 „
à 40 ß....... Ct.ℳ **80: 10** „
Im Ganzen weniger Ct.ℳ **48: 3** ß

(Der frühere Zoll ca 3 pCt. des Werths, der jetzige ca. 2 pCt. für feine Kohlen, woraus die Haupt-Einfuhr besteht.)

Garn, Manufacturwaaren ꝛc.

(Dampfschifffahrtsladung aus Hull.)

Frühere Erhebungsweise.

178 Colli woll., baumwoll. u. leinene Manufactur-Waaren à 32 ß pr Collo	Sp.-ℛ	118: 32 ß
21 Colli Leinengarn à 32 ß	„	14: —„
25 „ Wollengarn à 6 ß	„	3: 6„
276 „ Baumwollengarn à 6 ß	„	34: 24„
Diverse Waaren	„	18: 36„
	Sp.-ℛ	189: 2„
Schiffsgefäß	„	—: 32„
	Sp.-ℛ	189: 34„

à 62 ß		Ct.-ℳ	735: 2 ß
Schiffskosten	Hamb. Ct.-ℛ 8: 21 ß		
Provision	„ „ 12: 18„		
	Hamb. Ct.-ℛ 20: 39 ß		
à 3 ℳ		„	62: 7„
		Im Ganzen Ct.-ℳ	**797: 9 ß**

Gegenwärtige Erhebungsweise.

15 Colli Leinenwaaren wiegen: 13,425 ℔ Netto	Pr.-ℛ	22:	9 gGr.	— ₰
73 Colli Wollenwaaren wiegen: 43,450 ℔ Netto	„	72:	10 „	— „
84 Colli Baumwollenwaaren wiegen 55,725 ℔ Netto. 6 Colli Baumwollenwaaren ohne Gewichtsangabe	„	106:	2 „	— „
19 Colli Leinengarn, wiegen: 12,975 ℔ Netto. 2 Colli Leinengarn ohne Gewichtsangabe	„	4:	2 „	4 „
25 Colli Wollengarn wiegen: 22 375 ℔ Netto	„	12:	10 „	4 „
276 Colli Baumwollengarn wieg. 274,675 ℔ Netto	„	76:	7 „	2 „
Diverse Waaren	„	17:	21 „	11 „
	Pr.-ℛ	311:	14 gGr.	9 ₰
Baarer Vorschuß	„	1:	— „	— „
	Pr. Ct.-ℛ	312:	14 gGr.	9 ₰

à 40 ß	Ct.-ℳ	**781: 9 ß**
Im Ganzen weniger	Ct.-ℳ	**16: — ß**

Garn, Manufacturwaaren ꝛc.

(Dampfschifffahrtsladung aus Hull.)

Frühere Erhebungsweise.

145 Colli Manufactur-Waaren à 32 ß . . .	Sp.ℛ 96: 32 ß	
236 Colli Garn à 6 ß	„ 29: 24 „	
27 Colli Leinen-Garn à 32 ß	„ 18: — „	
Diverse Waaren, zusam.	„ 11: 37 „	
	Sp.ℛ 155: 45 ß	
Schiffsgefäß	„ —: 32 „	
	Sp.ℛ 156: 29 „	
à 62 ß Ct.ℳ		606: 14 ß
Schiffskosten und Provision		„ 54: 11 „
Im Ganzen Ct.ℳ		**661: 9 ß**

Gegenwärtige Erhebungsweise.

145 Colli Baum-, Woll- u. Leinen-Waaren (96975 ℔)	ℛ 161: 15 gGr. — ₰	
225 Colli Baumw. u. Wollengarn (248,900 ℔)	„ 69: 3 „ 4 „	
11 Colli Baumwollen-Garn ohne Gewichtsangabe	„ 4: 5 „ 6 „	
27 Colli Leinengarn (25150 ℔) .	„ 6: 23 „ 8 „	
Diverse Waaren	„ 16: 8 „ 11 „	
	ℛ 257: 8 gGr. 5 „	
Baarer Vorschuß	„ 1: 8 „ — „	
	ℛ 258: 16 gGr. 5 ₰	
à 40 ß Ct.ℳ		**646: 11** ß
Im Ganzen weniger Ct.ℳ		**14: 14** ß

(Segelschiff von Hull)

Frühere Erhebungsweise.

44 Packen bw. Manufacturen à 32 ß	Sp.ℛ 29: 16 ß — ₰	
2 „ baumw. Garn à 6 ß	„ —: 12 „ — „	
$19^3/_5$ Tons Gaswerk à 1 ß pr. 280 ℔ .	„ 3: 12 „ 9 „	
	Sp.ℛ 32: 40 ß 9 ₰	
à 62 ß . . . . Ct.ℳ		127: 5 ß
Schiffskosten und Provision		„ 31: 8 „
Im Ganzen Ct.ℳ		**158: 13** ß

Gegenwärtige Erhebungsweise.

44 Packen baumw. Manufacturen Brutto 419 Ctr. 1 Q 7 ℔ à 4 gGr.	ℛ 87: 13 gGr. — ₰	
2 Pack. baumw. Garn Nto. 2400 ℔ à 8 ₰	„ —: 16 „ — „	
$19^3/_5$ Tons Gaswerk = 43904 ℔ à 1 gGr.	„ 18: 7 „ 3 „	
	Ct.ℛ 106: 12 gGr. 3 ₰	
à 40 ß		„ **266: 4** „
Im Ganzen mehr Ct.ℳ		**106: 7** ß

Wein. (Fingirte Rechnung.)

Frühere Erhebungsweise.

500 Oxhoft	à 1 ß 6 ₰.	Sp.℔	15: 30 ß	
250 Pipen	„ 3 „ — „.	„	15: 30 „	
250 Both	„ 3 „ — „.	„	15: 30 „	
100 Ohm	„ 1 „ — „.	„	2: 4 „	
50 Kisten	„ 1 „ — „.	„	1: 2 „	
58 Fässer	„ 6 „ — „.	„	7: 12 „	
		Sp.℔	57: 12 ß	
Schiffsgefäß.......		„	1: — „	
		Sp.℔	58: 12 ß	
		à 62 ß......		Ct.✗ 225: 12 ß
Schiffskosten Hambg		Ct.℔	7: 45 ß	
Provision..		„ „	4: 7 „	
		Hamb. Ct.℔	12: 4 ß	
		à 3 ✗		„ 36: 4 „
			Im Ganzen Ct. ✗	**262: — ß**

Gegenwärtige Erhebungsweise.

500 Oxhoft (à 450 ℔)	à 6 ₰.....	Ct.℔	46: 21 gGr. — ₰	
250 Pipen (à 810 ℔)	„ „ „.....	„	42: 4 „ 6 „	
250 Both (à 950 ℔)	„ „ „.....	„	49: 11 „ 6 „	
100 Ohm (à 300 ℔)	„ „ „.....	„	6: 6 „ — „	
50 Kisten à 100 Flaschen (300 ℔)	„ „ „.....	„	3: 3 „ — „	
58 Fässer (à 2280 ℔)	„ „ „.....	„	27: 4 „ 6 „	
		Ct.℔	175: 2 gGr. 6 ₰	
Vorschuß..................		„	1: 16 „ — „	
		Ct.℔	176: 18 gGr. 6 ₰	
		à 40 ß		Ct.✗ **441: 15 ß**
			Im Ganzen mehr	Ct.✗ **179: 15 ß**

Als Beleg dafür, wie wichtig es sei, zur Vermeidung höherer Zollansätze, neben der Colli-Zahl auch das Gewicht in den Ladungspapieren anzugeben, oder wenigstens die nachträgliche Gewichts-Declaration zeitig bei dem hiesigen Brunshäuser-Zoll-Comptoir zu besorgen, diene folgender Fall. Für eine hier aus Ostindien angekommene gemischte Ladung, Zucker, Kaffe, Häute, Taback, Pfeffer, Rhabarber rc., (Schiff »Wodan«) wurde bei theilweiser Ermangelung von Gewichtsangaben, die Stader Zoll-Rechnung auf 297 ℔ 10 gGr. 4 ₰ gestellt; eine nachträgliche Declaration des wirklichen Gewichts ermäßigte den Zollbetrag auf 98 ℔ 16 gGr. 8 ₰. — Nach dem Tarife von 1821 würde der Zoll ca. 197 ℔ betragen haben.

Wenn wir nun schließlich noch einige Desiderien in Bezug auf die neue Regulirung des Stader-Zolles hier vorlegen, und deren Berücksichtigung, wenn nicht früher, doch bei der nächsten Revisionscommission dringend empfehlen, so scheinen hauptsächlich folgende Punkte hervorgehoben werden zu müssen.

Bei aller Sorgfalt, mit welcher der Tarif ausgearbeitet ist, haben unmöglich für die außerordentlich große Anzahl der kleinen Handelsartikel, z. B. Droguen, gleichmäßige Zollsätze festgestellt werden können, und es kann sich daher leicht treffen, daß für gewisse Artikel der Zoll, ohne daß dies die Absicht bei Entwerfung des Tarifes gewesen, sehr drückend ausfällt. Für solche und ähnliche Fälle wäre sehr erwünscht, wenn das Maximum eines Werthzolles zur Option des Kaufmanns aufgestellt würde. Wenn eine Zahl namhafter Artikel, welche in großen Quantitäten ankommen und die Basis der Zolleinnahme bilden, hiervon eximirt werden, kann die Annahme eines solchen Zusatzes zum Tarife der Zollherrschaft einen irgend erheblichen Verlust nicht bereiten, während dem Handelsstande dadurch eine wesentliche Beruhigung gewährt würde.

Die einzige Reliquie der alten Stader Zollrollen und der rectificirten Elbzoll-Tare, welche noch in dem neuen Tarife erhalten ist, sollte billiger Weise auch verschwinden, nämlich die Verzollung von Gold, Silber und Platina mit $\frac{1}{16}$ pCt. vom Werthe. Bei den gegenwärtigen Verhältnissen der Geldgeschäfte ist eine solche Abgabe für die Einfuhr edler Metalle nach Deutschland höchst lästig.

Durch § 11, No. 3 des Regulativs ist bestimmt worden, daß das in den Ladungspapieren ohne weitere Bezeichnung angegebene Gewicht, ohne Reduction als Nettogewicht angenommen werden solle. Es wäre billig, da die Unterlassung der Bezeichnung des wirklichen Netto-Gewichts oder der Beibemerkung „Brutto“ in den meisten Fällen dem hiesigen Zollpflichtigen nicht zur Last fällt, daß für diese Fälle in gleicher Weise wie § 11, No. 1 vorgeschrieben, eine nachträgliche Rectification zulässig wäre.

In demselben § des Regulativs sub No. 4 ist bestimmt: bei Berechnung des Zolles werden die Pfunde derjenigen Orte, an welchen die Waare eingeladen war, ohne Reduction zu Grunde gelegt. Als Motiv dieser Bestimmung wird in dem Antrage E. E. Raths an Erbg. Bürgerschaft vom 12. Juli 1844 (S. 12) angeführt, „von Seiten der zollberechtigten Regierung sei auf die Vermeidung der zur Reduction des Gewichts erforderlichen weitläufigeren Rechnungen sehr großes Gewicht gelegt worden.“ Wenn nun auch von diesem Gesichtspunkte aus die Praxis, daß ohne Weiteres nach den in den Landungspapieren enthaltenen Gewichtsangaben, welche schon wegen der Zollgesetze der meisten Staaten in dem dortigen Landesgewicht gewöhnlich geschehen müssen, der Zoll berechnet wird, einigen Grund für sich hat, so erscheint es doch höchst irrationell und erinnert an die frühere Erhebungsweise, daß auch da, wo Hamburger Gewicht neben dem fremden Gewicht und nur ersteres in den Schiffspapieren sich angegeben findet, doch die Zollberechnung nach dem betreffenden fremden Gewicht geschieht und dieses vorkommenden Falls wieder aus dem Hamburger oder anderem Gewichte reducirt wird. Bei dem jetzigen Systeme trifft es sich seltsamer Weise, daß gerade dasjenige Gewicht, wonach der ganze neue Tarif ausgerechnet, gar nicht bei der Zollberechnung vorkommt!

Außer der Regulirung der Stader-Zollverhältnisse ist durch die Verhandlungen der Dresdener Revisionscommission noch für eine andere zwischen dem Königreiche Hannover und der Stadt Hamburg seit längerer Zeit obschwebende Differenz in Betreff der Elbschifffahrtsacte die gewünschte vertragsmäßige Erledigung herbeigeführt worden. Durch einen am 9. April 1844 zwischen den beiderseitigen Bevollmächtigten abgeschlossenen Vertrag, die Schifffahrt zwischen Hannoverschen und Hamburgischen Elbuferplätzen betreffend, (von Erbges. Bürgerschaft genehmigt d. 25. Juli deff. J.) sind nämlich die bis dahin bestandenen gegenseitigen Rückladungsverbote für die Waarentransporte zwischen Hamburg und Harburg, welche durch das von dem Schiffer-

Amte zu Harburg in Anspruch genommene und von der Hannoverschen Regierung unterstützte Privilegium der ausschießlichen Verladung von Frachtgütern von Harburg nach dem rechten Elbufer hervorgerufen waren, aufgehoben. Es ist jetzt ebensowohl dem Hamburger Schiffer ohne Beschränkung gestattet, in Harburg Rückladung einzunehmen, wie andererseits dem Harburger Schiffer, von Hamburg nach Harburg Güter zurückzunehmen. Daß dem Handel die Abschaffnng der bisherigen unnatürlichen Beschränkung dieses frequenten Frachtverkehrs nur vortheilhaft sein kann, leuchtet ein.

Hinsichtlich des Verkehrs zwischen Altona und Harburg ist ein entsprechender Vertrag zwischen Hannover und Dänemark bereits am 13. Mai 1843 geschlossen worden. —

Mit der Königl. Dänischen Regierung ist abseiten Hamburgs 1844 eine Vervollständigung des Artikels 6 des Separat-Vertrags vom 8. November 1841 über die Verhältnisse der Hamburg-Bergedorfer zur Berlin-Bergedorfer Eisenbahn vereinbart worden, wonach für den Altonaer Verkehr eine zollfreie Wassercommunication mit dem Depothofe der Hamburg-Berliner Eisenbahn (mittels Verschlußkähne) stipulirt wird.

Außer den im Vorhergehenden besprochenen, auf die Elbschifffahrt und die Hamburg-Berliner Eisenbahn bezüglichen Verträge, sind während der Jahre 1842—1844 zwischen Hamburg und andern Deutschen Staaten keine zur öffentlichen Kunde gelangte commerzielle Verhandlungen oder Vereinbarungen vorgekommen. Die Uebereinkunft zwischen dem Zollverein und Hamburg vom 12. December 1839, bekanntlich in Folge des Handelsvertrags zwischen dem Zollverein und Holland vom 21. Jan. 1839 geschlossen, ist gleichzeitig mit diesem, mit dem Schlusse des Jahres 1841 erloschen und seitdem auch die für den Wein-Bezug aus Hamburg, gleich demjenigen aus den Productionsländern, den Weinhändlern im Zollverein bewilligte Begünstigung eines Rabatts von 20 pCt. von den in Quantitäten von wenigstens 25 Oxhoften auf einmal eingeführten Weinen aufgeho-

ben. *) Die bei jener Uebereinkunft Hamburgischer Seits gemachten Zugeständnisse, sind erst durch Rath- und Bürgerschluß vom 23. November 1843 zurückgenommen.

Eine Erörterung über die künftige Stellung Hamburgs zum Deutschen Zollverein wird in dieser handelsstatistischen Darstellung, welche die voliegenden Thatsachen und gegebenen Verhältnisse eines bestimmten Zeitabschnittes ins Auge faßt, jetzt noch nicht gesucht werden.

Was die Beziehungen zu Ausländischen Staaten anlangt, so werden die wenigen eingetretenen Veränderungen später bei den betreffenden einzelnen Ländern näher erwähnt werden. Hier folgt nun eine kurze übersichtliche Zusammenstellung, bei der wir die allgemeine Bemerkung voranschicken, daß in Hamburg keinerlei Differentialzölle, weder hinsichtlich der Schiffe noch der Ladungen, stattfinden und alle fremden Flaggen durchaus den nationalen Schiffen gleich behandelt werden.

Zwischen den Hansestädten und Großbritannien sind die Handels- und Schifffahrtsconventionen vom 29. Septbr. 1825 und 3. August 1841 noch fortwährend in Kraft. Die Hauptbestimmungen derselben sind, daß rücksichtlich der Schiffsabgaben jeder Art in den beiderseitigen Häfen die Schiffe des andern Theils der nationalen Flagge völlig gleich gestellt sind, daß in dem directen Verkehr zwischen dem Vereinigten Königreich und den Hansestädten (und seit Oct. 1845 auch den Häfen zwischen Maas und Elbe, so wie Trave und Memel), so wie bei dem Ausfuhrhandel im Allgemeinen, die beiderseitigen Schiffe und deren Ladungen gleich günstig behandelt werden, daß Hanseatische Schiffe Erzeugnisse der Deutschen Bundesstaaten und des Zollvereins in die Britischen Besitzungen einführen dürfen. Dagegen ist in Gemäßheit der Britischen Navigationsacte, welche am 8. August 1845 in allen

*) Beiläufig werde hier bemerkt, wie durch Bekanntmachung abseiten des Preußischen General-Consulats und der Consulate mehrerer anderer Zollvereinstaaten i. J. 1844 angezeigt worden, daß es hinsichtlich der von Bordeaux oder von Cette über Hamburg nach den Zollvereinstaaten zu versendenden Weine, welche auf den Zollrabatt (von 20 pCt.) Anspruch machen, den Betheiligten überlassen bleibt, ob die Versiegelung der Weingebinde an den Abladungsorten oder in Hamburg stattfinde, wobei jedoch eine Lagerung der Weine in Hamburg für unstatthaft erklärt wird.

wesentlichen Bestimmungen aufs neue vom Parlamente bestätigt ist, den Hanseatischen Schiffen nicht gestattet, die 28 sogenannten enumerated articles aus einem fremden Hafen nach dem Vereinigten Königreiche auszuführen; außereuropäische Producte dürfen in Großbritannien zum Consum weder überhaupt aus den Hansestädten, noch auch irgend woher in Hanseatischen Schiffen importirt werden; denselben ist ferner die Cabotage zwischen Britischen Häfen, die Frachtfahrt zwischen diesen und den Britischen Besitzungen, Ostindien einbegriffen, so wie die Einfuhr anderer Erzeugnisse, als solche, die in den Deutschen Bundesstaaten producirt worden, in die Britischen Colonien durchaus untersagt. —

Mit Ausnahme des Verkehrs mit dem Britischen Ostindien, hinsichtlich dessen die Flaggen der Vereinigten Staaten, Rußlands und vielleicht noch einiger anderer Staaten gewisse Privilegien haben, werden übrigens die Hansestädte von der Britischen Handelspolitik so günstig behandelt, wie nur irgend eine andere fremde Nation. Der früher zum Nachtheile der Hanseatischen Schiffe erhobene, mit dem Vertrage im Widerspruch stehende Differentialzoll auf die Ausfuhr von Steinkohlen nach dritten (d. h. nicht Britischen und nicht Hanseatischen) Plätzen ist auf wiederholte Reclamation endlich durch Order vom 5. August 1843 definitiv aufgehoben. —

In Folge der von Großbritannien im Jahre 1844 mit Oldenburg, Mecklenburg und Hannover geschlossenen Schifffahrtsverträge wird Hamburg jetzt rücksichtlich der Britischen Navigationsacte für die Flaggen der genannten Staaten als nationaler Hafen angesehen, wie dies seit 1841 schon in Bezug auf den Zollverein standfand, so daß also für den Verkehr von hier nach Britischen Häfen die Preußische, Oldenburgische, Mecklenburgische und Hannoversche Flagge jetzt den Hanseatischen Schiffen dort ganz gleich behandelt wird, und also die enumerated articles von Hamburg dahin ausführen kann. —

In den Niederlanden ist die Hamburgische Flagge in Rücksicht der Schiffsabgaben der nationalen gleichgestellt; jedoch genießt diese (auch nach dem neuesten Holländischen Tarif vom

19. Juni 1845) eine allgemeine Begünstigung von 10 pCt. auf fast alle Waarenzölle *) und von 2 Gulden pr. Last für die Einfuhr von Getraide.

Laut einer Erklärung der Belgischen Regierung vom 18. Juli 1832 wird die Hamburgische Flagge in Belgien in Betreff aller Schiffsabgaben der meistbegünstigten Nation gleichbehandelt und dies ist auch hinsichtlich der Rückerstattung des Scheldezolles der Fall. Was dagegen die Differential-Waarenzölle anlangt, welche bekanntlich neuerdings durch die complicirte Belgische Verordnung vom 21. Juli 1844 noch außerordentlich gegen früher erhöht sind, wird die Hamburgische Schifffahrt dadurch im ganzen Umfange auch beim directen Verkehr getroffen. —

In Frankreich bestehen sowohl für die Schiffe selbst wie für die Waaren hohe Differentialzölle zur Begünstigung der nationalen Schifffahrt. Die Hamburgische Flagge ist denselben ohne alle Ausnahme, selbst für den directen Verkehr zwischen Hamburg und Französischen Häfen, unterworfen. Außerdem leidet der Hamburgische Handel noch dadurch, daß für gewisse Waaren, auch in Französischen Schiffen verladen, Begünstigungen beim Einfuhrzolle bestehen, wenn sie aus entfernteren Plätzen als Hamburg bezogen werden. Die 1843 ausgewechselten Reciprocitäts-Declarationen beziehen sich nur auf die Befreiung von Abgaben für Schiffe, welche in erweislichen Nothfällen in die gegenseitigen Häfen einlaufen. —

In Spanien und Portugal bestehen die hohen Differentialzölle zum Nachtheil der fremden Flaggen unverändert fort. Für die Ausfuhr von Hamburg nach jenen Ländern werden daher vorzugsweise die Schiffe genommen, welche „unter Begünstigung der nationalen Flagge“ fahren, und Hamburgische Schiffe finden in diesem Verkehr so gut wie keine Beschäftigung.

---

*) Für folgende Artikel ist nach dem neuen Tarife die Bevorzugung der Einfuhr unter Niederländischer Flagge noch ungleich größer als 10 pCt.: Mandeln, Pottasche, Soda, Spirituosen, Felle, Eisen, Baumwolle, Baumöl, Zucker, Thee, Südfrüchte, Salz, Saaten.

Preußen und Mecklenburg haben in letzter Zeit mit Portugal Handelsverträge abgeschlossen, wonach Hamburg für diese Staaten als nationaler Hafen angesehen werden soll, so daß resp. Preußische und Mecklenburgische Erzeugnisse unter Preußischer und Mecklenburgischer Flagge aus Hamburg in Portugal unter gleichen Zollbedingungen wie in Portugiesischen Schiffen eingeführt werden können. —

Nicht minder lastet auf dem Hamburgischen Schifffahrtsverkehr mit den italienischen Staaten die Beeinträchtigung durch die zu Gunsten der Einfuhr unter nationaler Flagge bestehenden Differential-Einfuhrzölle. Der von den Hansestädten am 18. Juli 1844 mit der Krone Sardinien abgeschlossene Vertrag bezieht sich nur auf die gegenseitige Gleichstellung der beiderseitigen Schiffe hinsichtlich der Schiffsabgaben.

In den Oesterreichischen Häfen werden die Hamburger Schiffe und deren Ladungen der nationalen Flagge gleich behandelt. —

Mit Griechenland sind über die Gleichstellung Hamburgischer und Griechischer Schiffe in den beiderseitigen Häfen rücksichtlich der Schiffsabgaben bereits im Jahre 1836 Declarationen ausgetauscht. Die früher angeknüpften Verhandlungen über einen Handelsvertrag haben bis jetzt zu keinem Resultate geführt; bei den gegenwärtigen Verkehrsbeziehungen erscheint ein solcher Vertrag auch noch nicht als ein besonderes Bedürfniß.

Im Türkischen Reiche genießen die Hansestädte durch die Tractate vom 18. Mai 1839 und 7. September 1841 für ihren Handel und ihre Schiffe die Rechte der meistbegünstigten Nation.

In Dänemark gilt die Hamburgische Flagge als privilegirt und wird als solche der nationalen gleichgestellt. — Die provisorische Bestimmung vom 14. April 1842 zur Belebung des directen Handels auf andere Welttheile, ist durch Verordnung vom 27. März 1844 erweitert und bis Ende 1848 prolongirt worden. Für alle transatlantischen, Afrikanischen, Ostindischen und Chinesischen Producte, mit Ausnahme von Rum und Arrac, wird eine Remission von 25 pCt. des Einfuhrzolles

zugestanden, wenn die Waaren in nationalen oder fremden privilegirten Schiffen direct aus dem Productionslande nach einem zollpflichtigen Hafen des Königreichs oder der Herzogthümer gebracht werdn, vorausgesetzt, daß jene Schiffe bei ihrer diesseitigen Ausklarirung nach den betreffenden außereuropäischen Plätzen die Hälfte ihrer Lastträchtigkeit mit Waaren, die sie in einem zollpflichtigen Dänischen oder Schleswig-Holsteinischen Hafen eingenommen, bestaut haben. Es ist einleuchtend, daß diese Dänische Navigationsacte, wenn sie von Erfolg ist, zumeist den Altonaer und Hamburger Handel treffen würde.

In Norwegen und Schweden werden in Folge des Handels- und Schifffahrts-Vertrags vom 1. Mai 1841 die Hamburgischen Schiffe, woher sie auch kommen mögen, hinsichtlich der Schiffsabgaben wie der Waarenzölle, der nationalen Flagge gleich behandelt. Dagegen besteht in Schweden noch fortwährend die Bevorzugung der Einfuhr von Colonialproducten direct aus transatlantischen Häfen, mittelst eines Zollrabattes von resp. 15, 25 und 30 pCt., wodurch deren Beziehung über Hamburg sehr gedrückt wird. In Norwegen findet eine solche Unterscheidung der Einfuhrzölle nicht statt.

In Rußland, welches in seiner Schifffahrtsgesetzgebung den Grundsatz der Reciprocität festhält, wird die Hamburgische Flagge, auch ohne daß ein Vertrag besteht, der nationalen in jeder Beziehung gleich behandelt, und auch von dem als Retorsion neuerdings verfügten Extra-Lastgelde und dem Zuschlagzolle von 50 pCt. für fremde Schiffe und deren Ladungen, nicht getroffen. —

Der auf vollständige Reciprocität beruhende liberale Handels- und Schifffahrts-Vertrag zwischen den Hansestädten und den Vereinigten Staaten, wodurch nicht nur die directe Schifffahrt zwischen den beiderseitigen Häfen, sondern auch der indirecte Verkehr für die Flaggen beider Theile gegenseitig auf gleichen Fuß gestellt wird, so daß von keinerlei Einfuhrverbot oder Differentialzoll die Rede sein kann, ist, ungeachtet der im letzteren Lande vorgekommenen Versuche, eine Kündigung desselben zu veranlassen, in ungestörter Wirksamkeit geblieben. Der

ursprüngliche Termin des Vertrags ist am 20. December 1839 abgelaufen gewesen und der Vertrag dauert jetzt stillschweigend fort, unter dem Vorbehalt vorgängiger 12-monatlicher Kündigung. —

Was die übrigen unabhängigen Amerikanischen Staaten anlangt, so genießen die Hansestädte in Mexico und Venezuela vertragsmäßig für ihren Handel und ihre Schiffe die Rechte der meistbegünstigten Nation, und auch in den übrigen Staaten Brasilien, Chile, Peru, Ecuador u. s. w., mit denen kein Tractat besteht, sind die Hamburgischen Schiffe oder die auf ihnen eingeführten Deutschen Erzeugnisse in keiner Beziehung hinter denen irgend einer andern Europäischen Nation zurückgesetzt. —

In den Spanischen Colonien Cuba, Portorico und auch Manilla wird der Verkehr unter Hamburgischer Flagge, namentlich die Einfuhr, durch die enorme Bevorzugung der nationalen Flagge in den Schiffsabgaben und Waarenzöllen noch fortwährend in hohem Maaße beeinträchtigt. —

Im Britischen wie im Niederländischen Ostindien sind die schon früher bestandenen Differentialzölle zum Nachtheile der Deutschen Schifffahrt und des Absatzes Deutscher Erzeugnisse nicht allein beibehalten, sondern überdies im Laufe der letzten Jahre nicht unbeträchtlich erhöht worden. —

Die durch den Friedensschluß zu Nanking herbeigeführte neue Regulirung des auswärtigen Handels mit China kommt auch dem Verkehre der Hansestädte zu Gute, ohne daß der Abschluß eines besonderen Handelsvertrages mit China erforderlich gewesen wäre. —

Zweite Abtheilung.

Schifffahrtsbewegung und Handelsverkehr im Piräushafen.

Zweite Abtheilung.

Schifffahrtsbewegung und Handelsumsatz im Allgemeinen.

Zweite Abtheilung.

Schifffahrtsbewegung und Handelsumsatz im Allgemeinen.

Seeschifffahrts-Verkehr.

Uebersicht der seit 1791 bis 1844 im Hamburger Hafen *) angekommenen Seeschiffe. **)

1791	1504 Schiffe	
1792	1700 „	
1793	1455 „	
1794	1820 „	
1795	2107 „	
	8586 Schiffe	
Durchschnittlich	....	1717 Schiffe.
1796	1919 Schiffe	
1797	1869 „	
1798 ...	2005 „	
1799 ...	1906 „	
1800	1895 „	
	9594 Schiffe	
Durchschnittlich	....	1919 Schiffe.

*) Die Schiffe, welche in Altona (oder im Köhlbrand) ankamen, und von dort, ohne die Hamburger Zolllinie zu berühren, wieder abgingen, sind in dieser und einigen folgenden Uebersichten nicht mitbegriffen, allein es ist dann immer besonders bemerkt, daß sich die Angaben nur auf Hamburg beziehen. Im Allgemeinen ist in den Zusammenstellungen der Altonaer Verkehr nicht ausgeschlossen.

**) Die Angaben über die Jahre 1791 bis 1803 sind einer handschriftlichen Aufzeichnung des Senators Westphalen im Jahre 1806. entnommen.

1801 .... 2077 Schiffe
1802 .... 2108 „
1803 .... 1615 „

5900 Schiffe

Durchschnittlich .... 1967 Schiffe.

1815 .... 2003 Schiffe
1816 .... 2230 „
1817 .... 2243 „
1818 .... 2276 „
1819 .... 1965 „

10717 Schiffe von ca. 365,000 Commerzlasten (à 6000 ℔)

Durchschnittlich 2043 Schiffe v. ca. 73,000 Commerzlasten (34,06 Last pr. Schiff.)

1820 .... 2227 Schiffe
1821 .... 2008 „
1822 .... 1878 „
1823 .... 1995 „
1824 .... 2144 „

10252 Schiffe von ca. 382,500 Commerzlasten.

Durchschnittlich 2050 „ „ „ 76,500 „ (37,32 Last pr. Schiff.)

1825 .... 2432 Schiffe
1826 .... 2369 „
1827 .... 2327 „
1828 .... 2517 „
1829 .... 2393 „

12038 Schiffe von ca. 445,000 Commerzlasten.

Durchschnittlich 2408 „ „ „ 89,000 „ (36,96 Last pr. Schiff.)

1830 .... 2777 Schiffe
1831 .... 2347 „
1832 .... 2763 „
1833 .... 2734 „
1834 .... 2520 „

13141 Schiffe, messend 524,253 Commerzlasten.
Durchschnittlich 2628 „ von 104,851 Commerzlasten
($39,^{90}$ Last pr. Schiff.)

1835 .... 2530 Schiffe
1836 .... 2497 „
1837 ... 2601 „
1838 .... 2700 „
1839 .... 2939 „

13267 Schiffe, messend 595,616 Commerzlasten.
Durchschnittlich 2653 „ von 119,123 Commerzlasten
($44,^{90}$ Last pr. Schiff.)

1840 ... 2937 Schiffe
1841 .... 3194 „
1842 .... 3330 „
1843 .... 3538 „
1844 .... 3260 „

16259 Schiffe, messend 827,872½ Commerzlasten.
Durchschnittlich 3252 „ von 165,575 Commerzlasten
($50,^{91}$ Last pr. Schiff.)

Die fünf letztverflossenen Jahre zeigen also mit dem fünfjährigen Durchschnitt der ersten Jahre nach der Wiederbefreiung verglichen, folgendes Verhältniß:

1815 bis 1819 2143 Schiffe von ca. 73,000 Commerzlasten,
1840 „ 1844 3252 „ „ „ 165,575 „

Zunahme 1009 Schiffe und ca. 92,575 Commerzlasten, hinsichtlich der Anzahl der Schiffe demnach eine Zunahme von ca. 50 pCt.; in Rücksicht des Lasten-Gehalts derselben, was einen richtigern Maaßstab abgiebt, eine Zunahme von ca. 127 pCt.

Ladungsfähigkeit
der im Hamburger Hafen angekommenen Schiffe.

	Beladene Schiffe.		Ballast-Schiffe.		Total.	
	Schiffe.	Last. *)	Schiffe.	Last.	Schiffe.	Last.
1840	2642	140964½	295	8657	2937	149621½
1841	2890	156292½	304	8953½	3194	165246
1842	3101	166850½	229	6738	3330	173588½
1843	3409	173055	129	4928	3538	177983
1844	3066	154482½	194	6951	3260	161433½
in 5 Jahren	15108	791645	1151	36227½	16259	827872½

Bemannung
der im Hamburger Hafen angekommenen Seeschiffe.

	Beladene Schiffe.		Ballast-Schiffe.		Total.	
	Schiffe.	Mann.	Schiffe.	Mann.	Schiffe.	Mann.
1840	2642	22828	295	1534	2937	24362
1841	2890	23681	304	1465	3194	25146
1842	3101	24882	229	1149	3330	26031
1843	3409	25701	129	835	3538	26536
1844	3066	22770	194	1198	3260	23968
	15108	119862	1151	6181	16259	126043

Durchschnitt
der Ladungsfähigkeit und Bemannung für 100 Schiffe.

Anno	1840	5094	Commerz-Last	830	Mann	für 100 Schiffe.
„	1841	5174	„ „	787	„	
„	1842	5213	„ „	782	„	
„	1843	5031	„ „	750	„	
„	1844	4952	„ „	735	„	

*) Commerzlasten à 6000 ℔ gerechnet.

Ladungen
der im Hamburger Hafen angekommenen Schiffe
von 1836 bis 1844.

Mit	1836	1837	1838	1839	1840	1841	1842	1843	1844
Stückgütern	1711	1680	1664	1674	1842	1950	1886	1924	1772
Mauersteinen u. Dachpfannen	95	110	132	119	79	76	201	431	322
Kalk u. Cementsteinen.	25	29	34	25	34	34	83	116	81
Steinkohlen u. Cinders	160	185	245	325	344	484	405	424	498
Torf, Knochen u. Eichenborke...........	89	125	126	147	115	118	136	113	106
Getraide, Rappsaat u. Malz...........	39	63	73	146	37	25	41	117	35
Austern	69	79	81	111	98	86	96	73	44
Heringen	36	60	34	34	30	31	41	60	38
Eisen, Theer u. Pech..	10	26	31	27	25	42	96	68	94
Stab- u. Nutzholz ...	17	12	13	19	4	6	74	29	18
Südfrüchten	15	18	16	19	15	15	24	31	30
Castanien	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Salz	11	2	2	5	6	8	4	13	13
Muschelschaalen	1	7	6	13	6	7	6	—	—
Kartoffeln...........	1	2	9	—	2	—	2	4	8
Tauwerk............	4	2	2	1	1	4	1	2	3
Wallfisch- u. Robben-Speck..........	3	3	2	3	3	3	3	3	3
Guano	—	—	—	—	—	—	1	—	—
	2287	2404	2471	2669	2642	2890	3101	3409	3066
In Ballast..........	210	197	229	270	295	304	229	129	194
Total	2497	2601	2700	2939	2937	3194	3330	3538	3260

Uebersicht der angekommenen Seeschiffe nach den Flaggen.

1842.

Flaggen.	mit Ladung.	in Ballast	Zusammen.	Trächtigkeit in Lasten à 4000 ℔	Bemannung.
Belgische	7	2	9	543	55
Brasilianische	.....	.....	.....	....	......
Bremische	60	1	61	4142	438
Dänische	1201	81	1282	50208	5081
Französische	87	.....	87	6584½	1688
Griechische	1	....	1	111	11
Großbritannische ..	948	25	973	98640	9251
Hamburgische	373	23	396	42085½	4177
Hannoversche	827	80	907	11622	2047
Lübeckische	8	.....	8	652	64
Mecklenburgische ..	14	.....	14	1026	123
Neapolitanische ...	4	.....	4	565	55
Niederländische	400	10	410	22084	2471
Nordamerikanische .	51	.....	51	8058	621
Oesterreichische	2	.....	2	534	32
Oldenburgische	72	1	73	1500	255
Portugiesische	15	.....	15	964½	161
Preußische	35	.....	35	6030	389
Russische	17	1	18	2224	191
Schwedische und Norwegische	274	2	276	18844	1714
Spanische	27	1	28	2299	335
Venezuelische	....	.....	.....	....	....
	4423	227	4650	278716½	29159
Nach den Hamburgischen Zolllisten waren von obiger Anzahl im Hamburger Hafen befindlich gewesen	3101	229	3330	260383	26081

Uebersicht der abgegangenen Seeschiffe nach den Flaggen.

1842.

Flaggen.	mit Ladung.	in Ballast.	Zusammen.	Trächtigkeit in Lasten à 4000 ℔	Bemannung.
Belgische	9	.....	9	543	55
Brasilianische	.....	...	.....	....	....
Bremische	41	17	58	4018	422
Dänische	957	289	1246	49596	4987
Französische	87	.....	87	6584½	1688
Griechische	1	.....	1	111	11
Großbritannische	506	459	965	98430	9229
Hamburgische	387	.....	387	42091½	4121
Hannoversche	386	518	904	11605	2044
Lübeckische	3	3	6	517	53
Mecklenburgische	6	7	13	982	116
Neapolitanische	.....	4	4	565	55
Niederländische	228	174	402	21922	2466
Nordamerikanische	17	33	50	7829½	603
Oesterreichische	1	2	3	650½	43
Oldenburgische	22	51	73	1500	255
Portugiesische	15	.....	15	964½	161
Preußische	12	24	36	5767	387
Russische	15	6	21	2498	222
Schwedische und Norwegische	169	101	270	18510	1683
Spanische	26	5	31	2497	386
Venezuelische	.....	.....	.....	....	......
	2888	1693	4581	277181½	28987
Nach den Hamburgischen Zolllisten waren von obiger Anzahl vom Hamburger Hafen abgegangen	1742	1575	3317		

Uebersicht der angekommenen Seeschiffe nach den Flaggen.

1843.

Flaggen.	mit Ladung.	in Ballast.	Zusammen.	Trächtigkeit in Lasten à 4000 ℔	Bemannung.
Belgische	4	1	5	219	24
Brasilianische	....	.....	.....	....	.....
Bremische	45	1	46	3566	246
Dänische	1393	46	1439	57503	5360
Französische	74	5	79	5442	1260
Griechische	...	.....	.....	....	....
Großbritannische ..	978	12	990	99117	9914
Hamburgische. ...	461	26	487	42061½	4324
Hannoversche	768	34	802	14570	2353
Lübeckische	8	.....	8	652	67
Mecklenburgische...	14	.....	14	936	125
Neapolitanische ..	4	.....	4	556½	56
Niederländische ...	349	7	356	20797	2331
Nordamerikanische .	64	....	64	9067½	740
Oesterreichische	5	.....	5	817	63
Oldenburgische ...	106	2	108	1986	341
Portugiesische	12	.....	12	835½	118
Preußische	54	.....	54	7575	501
Russische	13	.....	13	1549	127
Schwedische und Norwegische ...	275	2	277	19516	1733
Spanische	32	3	35	2527	406
Venezuelische	....	.....	.....	....	....
	4659	139	4798	289293	30089
Nach den Hamburgischen Zolllisten waren von obiger Anzahl im Hamburger Hafen befindlich gewesen	3409	129	3538	266974	26536

Uebersicht der abgegangenen Seeschiffe nach den Flaggen.

1843.

Flaggen.	mit Ladung.	in Ballast.	Zusammen.	Trächtigkeit in Lasten à 4000 ℔	Bemannung.
Belgische	3	2	5	219	24
Brasilianische	.....	.....	.....	....	......
Bremische........	22	26	48	3714	367
Dänische	823	630	1453	57784	5386
Französische	61	18	79	5442	1260
Griechische	....	.....	.....	....	......
Großbritannische ..	513	478	991	99033½	9769
Hamburgische	277	202	479	41916	4308
Hannoversche	227	569	796	14350	2319
Lübeckische	4	4	8	652	67
Mecklenburgische...	5	10	15	1034½	128
Neapolitanische....	1	2	3	440	43
Niederländische ...	213	165	378	21505	2401
Nordamerikanische	10	54	64	9067½	750
Oesterreichische ...	1	4	5	797½	59
Oldenburgische....	30	78	108	1986	341
Portugiesische.....	....	....	....	....	....
Preußische	20	32	52	7230	1222
Russische	8	5	13	1549	128
Schwedische und Norwegische....	214	60	274	19416	1720
Spanische	33	3	36	2599½	435
Venezuelische . ..	.....	.....	....	....	....
	2465	2342	4807	288735½	30727
Nach den Hamburgischen Zolllisten waren von obiger Anzahl vom Hamburger Hafen abgegangen	1640	1931	3571		

Uebersicht der angekommenen Seeschiffe nach den Flaggen.

1844.

Flaggen.	mit Ladung.	in Ballast.	Zusammen.	Trächtigkeit in Lasten à 4000 ℔	Bemannung.
Belgische	3	.....	3	311	34
Brasilianische	.....	.....	.....	....	....
Bremische	46	4	50	5591	394
Dänische	1177	30	1207	48132	4537
Französische	86	16	102	6223	1367
Griechische	....	.....	.....	....	....
Großbritannische ..	885	40	925	92302	9149
Hamburgische	401	28	429	39736½	3916
Hannoversche	817	86	903	16989	2532
Lübeckische	5	.....	5	862	53
Mecklenburgische...	14	.....	14	913	111
Neapolitanische....	.....	.....	.....	....	....
Niederländische....	349	8	357	20256	2276
Nordamerikanische	25	.....	25	4130½	319
Oesterreichische	2	.....	2	238	20
Oldenburgische	137	3	140	2250	433
Portugiesische	9	....	9	557½	78
Preußische	44	2	46	6048	416
Russische	20	1	21	2281	210
Schwedische und Norwegische	265	.....	265	19016	1932
Spanische........	26	6	32	2159	351
Venezuelische	2	.....	2	195	24
	4313	224	4537	268190½	28152
Nach den Hamburgischen Zolllisten waren von obiger Anzahl im Hamburger Hafen befindlich gewesen	3066	194	3260	242150	23968

Uebersicht der abgegangenen Seeschiffe nach den Flaggen.

1844.

Flaggen.	mit Ladung	in Ballast.	Zu-sammen.	Trächtigkeit in Lasten à 4000 ℔	Be-mannung.
Belgische	2	.....	2	170	18
Brasilianische	.....	.....	.....	.....	.....
Bremische	30	19	49	5526	387
Dänische	607	617	1224	48630	4609
Französische	88	12	100	6164½	1358
Griechische	.....	.....	.....	.....	.....
Großbritannische	464	454	918	92688½	9113
Hamburgische	343	108	451	42253½	4178
Hannoversche	403	502	905	16965	2529
Lübeckische	6	2	8	970	67
Mecklenburgische	3	12	15	960½	117
Neapolitanische	.....	.....	.....	.....	.....
Niederländische	161	188	349	20008	2253
Nordamerikanische	12	13	25	4130½	319
Oesterreichische	.....	2	2	238	20
Oldenburgische	53	82	135	2510	423
Portugiesische	10	.....	10	622½	91
Preußische	17	29	46	6505	452
Russische	12	5	17	1960½	173
Schwedische und Norwegische	205	53	258	17765	1836
Spanische	27	4	31	2059	345
Venezuelische	2	.....	2	195	24
	2445	2102	4547	270321½	28312
Nach den Hamburgischen Zolllisten waren von obiger Anzahl im Hamburger Hafen befindlich gewesen	1786	1493	3279		

Die vorstehenden Uebersichten des gesammten Seeschifffahrtsverkehrs von und nach der Elbe (Hamburg-Altona), begründen sich in der Hauptsache auf consularische Mittheilungen, und die täglichen Angaben der Einfuhr- und Schiffslisten.

Der Antheil, welchen Hamburg allein daran hat, nach der Anzahl der angekommenen Schiffe und deren Trächtigkeit in Procenten ausgedrückt, ist wie folgt:

	nach der Zahl der Schiffe	nach dem Lastengehalt
1840	71 pCt.	91 pCt.
1841	70 „	91 „
1842	71 „	93 „
1843	74 „	92 „
1844	72 „	90 „

Es ist jedoch nicht unerwähnt zu lassen, daß nach anderweitigen Aufzeichnungen die Frequenz des Altonaer Hafens im Verhältniß zum Hamburger Hafen viel bedeutender war. Hiernach waren im Altonaer Hafen angekommen:

1841	1442 Schiffe	von	35,269	Dän. Commerz-Lasten
1842	1411 „	„	39,084	„ „ „
1843	1580 „	„	41,778	„ „ „
1844	1411 „	„	37,030	„ „ „

Um die anscheinend sehr bedeutende Abweichung dieser Zahlen von den Resultaten, welche sich aus den früheren Zusammenstellungen ergeben würden, zu erklären, mag bemerkt werden, daß die Dänische Commerzlast nur 5200 ℔, die Hamburger dagegen 6000 ℔ beträgt und die Meßweise überhaupt verschieden ist; ferner, daß die Schiffe, welche von Altona nach Hamburg, oder umgekehrt gingen, bei der Frequenz jedes einzelnen der beiden Häfen mit berücksichtigt sind, bei der Gesammtübersicht des Hamburg-Altonaer Verkehrs aber nicht in Betracht kommen; daß ferner, wie es scheint, bei der letzt mitgetheilten Aufgabe über den speciellen Altonaer Schifffahrtsverkehr manche kleinere Fahrzeuge aufgenommen sind, welche in den Einfuhrlisten nicht aufgeführt und deshalb auch bei der allgemeinen Zusammenstellung unbeachtet geblieben sind.

Uebersicht der angekommenen und abgegangenen Seeschiffe nach ihren Reisen.

1842.

	Angekommen von:			Abgegangen nach:		
	mit Ladung	in Ballast	Zusammen	mit Ladung	in Ballast	Zusammen
Grönland	3	....	3	....	3	3
Britisches Nordamerika	....	....	....	45	....	45
Ver. St. v. Nordamerika	59	....	59	23	10	33
Mexico	10	....	10	9	....	9
Cuba	90	....	90	23	13	36
Haiti	25	....	25	5	3	8
St. Thomas u. Portorico	36	....	36	35	7	42
Venezuela	23	....	23	12	....	12
Brasilien	126	....	126	65	2	67
Buenos-Ayres u. Montevideo	9	....	9	19	....	19
Westküste von Amerika	9	....	9	23	....	23
Canarien, Azoren, Capverdische Inseln	6	....	6	5	1	6
Westküste von Afrika	....	....	....	4	2	6
Cap der guten Hoffnung u. Sincapore	4	....	4	8	....	8
Batavia	7	....	7	5	1	6
Australien	....	....	....	1	1	2
Transatlantische Plätze zusammen	407	....	407	282	43	325
Rußland	30	....	30	19	60	79
Schweden u. Norwegen	197	....	197	227	55	282
Preußische Ostseehäfen	67	....	67	33	126	159
Mecklenburg	12	....	12	5	19	24
Dänemark	474	112	586	480	257	737
Island	....	....	....	....	....	....
Niederelbe	7	64	71	28	321	349
Bremen, Oldenburg, Ostfriesland	591	19	610	163	395	558
Niederlande	506	1	507	173	....	173
Belgien	110	4	114	35	....	35
Großbritannien	1711	22	1733	1243	384	1627
Frankreich	168	3	171	124	10	134
Spanien	39	2	41	26	7	33
Portugal	16	....	16	25	10	35
Algerien, Italienische Häfen, Triest u. Jonische Inseln, Kleinasien und Archipel, Konstantinopel	72		72	21	6	27
Schwarzes Meer	....	....	....	1	....	1
Zusammen	4407	227	4634	2885	1693	4578

Uebersicht der angekommenen und abgegangenen Seeschiffe nach ihren Reisen.

1843.

	Angekommen von:			Abgegangen nach:		
	mit Ladung	in Ballast	Zusammen	mit Ladung	in Ballast	Zusammen
Grönland	3	....	3	....	3	3
Britisches Nordamerika	....	....	....	30	2	32
Ver. St. v. Nordamerika	62	....	62	26	37	63
Mexico	8	....	8	11	1	12
Cuba	97	....	97	20	22	42
Haiti	20	....	20	10	4	14
St. Thomas u. Portorico	38	....	38	32	17	49
Venezuela	28	....	28	20	....	20
Brasilien	123	....	123	54	5	59
Buenos-Ayres u. Montevideo	6	....	6	23	....	23
Westküste von Amerika	17	...	17	25	....	25
Canarien, Azoren, Capverdische Inseln	7	....	7	4	4	8
Westküste von Afrika	....	....	....	6	1	7
Cap der guten Hoffnung u. Sincapore	7	....	7	9	....	9
Batavia	9	....	9	5	4	9
Australien	....	....	....	....	....	....
Transatlantische Plätze zusammen	425	....	425	275	100	375
Rußland	28	....	28	39	34	73
Schweden u. Norwegen	179	....	179	199	77	276
Preußische Ostseehäfen	138	....	138	90	79	169
Mecklenburg	18	....	18	19	4	23
Dänemark	625	11	636	276	418	694
Island	....	....	....	....	....	....
Niederelbe	16	68	84	75	414	489
Bremen, Oldenburg, Ostfriesland	624	42	666	164	450	614
Niederlande	380	4	384	80	72	152
Belgien	114	1	115	22	6	28
Großbritannien	1766	7	1773	1063	653	1716
Frankreich	175	4	179	112	8	120
Spanien	47	2	49	34	9	43
Portugal	25	....	25	13	10	23
Algerien						
Italienische Häfen						
Triest u. Jonische Inseln	84	....	84	6	9	15
Kleinasien u. Archipel						
Constantinopel						
Schwarzes Meer	....	....	....	1	....	1
Zusammen	4644	139	4783	2468	2343	4811

Uebersicht der angekommenen und abgegangenen Seeschiffe nach ihren Reisen.

1844.

	Angekommen von:			Abgegangen nach:		
	mit Ladung	in Ballast	Zusammen	mit Ladung	in Ballast	Zusammen
Grönland	3	....	3	....	3	3
Britisches Nordamerika	1	....	1	47	1	48
Ver. St. v. Nordamerika	60	....	60	37	3	40
Mexico	9	....	9	10	....	10
Cuba	69	....	69	24	8	32
Haiti	32	....	32	17	1	18
St. Thomas u. Portorico	31	....	31	37	5	42
Venezuela	32	....	32	17	1	18
Brasilien	107	....	107	45	7	52
Buenos-Ayres u. Montevideo	6	....	6	20	1	21
Westküste von Amerika	9	....	9	23	....	23
Canarien, Azoren, Capverdische Inseln	11	....	11	6	2	8
Westküste von Afrika	....	....	....	10	1	11
Cap der guten Hoffnung u. Sincapore	1	....	1	1	....	1
Batavia	....	....	....	....	....	....
Australien	....	....	....	1	....	1
Transatlantische Plätze zusammen	371	....	371	295	33	328
Rußland	28	....	28	55	29	84
Schweden u. Norwegen	166	....	166	199	56	255
Preußische Ostseehäfen	54	....	54	95	45	140
Mecklenburg	13	....	13	11	8	19
Dänemark	440	....	440	276	270	546
Island	....	....	....	....	....	....
Niederelbe	126	56	182	83	575	658
Bremen, Oldenburg, Ostfriesland	587	122	709	244	433	677
Niederlande	409	5	414	157	15	172
Belgien	106	5	111	22	4	26
Großbritannien	1691	20	1711	804	610	1414
Frankreich	165	12	177	129	3	132
Spanien	38	42	80	20	7	27
Portugal	21	....	21	16	6	22
Algerien	....	....	....	....	....	....
Italienische Häfen	38	....	38	13	4	17
Triest u. Jonische Inseln	14	....	14	....	....	....
Kleinasien u. Archipel	7	....	7	....	....	....
Constantinopel	....	....	....	....	....	....
Schwarzes Meer	....	....	....	....	....	....
Zusammen	4274	262	4536	2419	2098	4517

Uebersicht der Dampfschifffahrt seit 1825.

Jahr	London		Hull		Goole		Leith		New-castle		Liver-pool		Amster-dam		Rotter-dam		Havre		Dün-kirchen		Ant-werpen		Vege-sack		Total	
	Sch.	Reis.	Sch.	Reis.	Sch.	Reis.	Sch.	Reis.	Sch.	Reis.	Sch.	Reis.	Sch.	Reis.	Sch.	Reis.	Sch.	Reis.	Sch.	Reis.	Sch.	Reis.	Sch.	Reis.	Sch.	Reis.
1825	1	7											1	4											2	11
1826	5	27											1	19											6	46
1827	4	31											1	16											5	47
1828	4	37	2	11									2	33											8	81
1829	5	48	2	11									2	31											9	90
1830	4	37	2	28									2	19											8	84
1831	4	36	3	29									2	12											9	77
1832	11	64	3	41									1	21											15	126
1833	9	93	3	47									1	12											13	152
1834	11	94	4	69	2	19							2	22											19	204
1835	9	105	6	93	2	13							1	18			2	36							20	265
1836	15	122	7	118									1	25			2	38							25	303
1837	9	110	7	114	1	5	1	5					1	24			3	42							22	300
1838	9	90	8	97	1	7	1	16					1	21			4	41							24	272
1839	11	94	8	101			2	14	2	19	Gree-		2	42	2	2	4	43	1	15	2	18			34	348
1840	11	98	6	99			1	15	2	9	nock		2	44			3	40	2	27	2	13	1	1	31	347
1841	6	87	7	113									2	45			3	35	2	30					20	310
1842	6	93	10	133							1	1	2	48			2	35	2	36			1	1	24	347
1843	6	101	10	138							1	1	3	48			2	36	1	8					23	332
1844	8	83	10	135	2	4	1	1					2	47			2	37					1	1	26	308

Aus vorstehender Uebersicht ergiebt sich das Resultat, daß die See-Dampfschifffahrts-Verbindungen Hamburgs seit 1836 ziemlich stationair geblieben sind, ja seit 1839 eher abgenommen haben. Von den im Jahre 1844 bei den vorbemerkten Dampfschiffen waren nur 2, zwischen Hamburg und Hull fahrend, Hamburgische. Die Dampfschiffe, welche des Eises wegen nur bis Cuxhaven kommen konnten. sind in der obigen Uebersicht nicht mitgerechnet.

Bestand der Hamburgischen Rhederei.*)

	1836	1837	1838	1839	1840	1841	1842	1843	1844
Schiffe (mit drei Masten	20	18	18	18	20	18	19	18	20
Barkschiffe	25	30	37	45	47	50	54	54	57
Briggs	42	46	48	45	50	53	54	55	54
Gallioten	19	20	8	15	14	14	13	11	10
Schooner-Gallioten			15	7	10	11	12	11	10
Schooner-Briggs	18	18	17	7	9	10	12	11	12
Schooner				15	20	23	22	22	20
Galeassen	13	12	13	12	13	14	14	12	13
Brigantinen	2	3	2	2	2	1	1	1	1
Kuffs	3	3	2	5	6	6	6	4	3
Barkantine	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Schmack	1	1	1	1	1	—	—	—	1
Schalupen	2	1	1	1	—	1	3	4	2
Summa	146	153	163	174	193	202	211	204	204
Commerz-Lasten à 6000 ℔	11326	11991	12999	14241	15875	16483	16871	16818	17268
oder: Lasten à 4000 ℔	16989	17986	19498	21361	23812	24724	25306	25227	25902

Anzahl und Ladungsfähigkeit

der Hamburgischen Schiffe am Schlusse der letzten 9 Jahre.

Jahr.	Anzahl der Schiffe.	Vermessung nach Lasten à 6000 ℔	Durchschnitt pr. Schiff.	Zunahme des Bestandes der Hamburgischen Rhederei im Vergleich mit d. J. 1836.
1836	146 Schiffe	11,326 Last	77,58	
1837	153 »	11,991 »	78,37	7 Schiffe und 665 Last
1838	163 »	12,999 »	79,75	17 » » 1673 »
1839	174 »	14,241 »	81,84	28 » » 2915 »
1840	193 »	15,875 »	82,25	47 » » 4549 »
1841	202 »	16,483 »	81,56	56 » » 5157 »
1842	211 »	16,871 »	79,95	65 » » 5545 »
1843	204 »	16,818 »	83,23	58 » » 5492 »
1844	204 »	17,268 »	85,06	57 » » 5942 »
Vermehrung im Durchschnitt seit 8 Jahren				7 Schiffe und 743 Last

*) Es ist immer der Schluß des Jahres zu verstehen.

Zur Hamburgischen Rhederei gehörten am Ende des Jahres 1844 außerdem noch zwei größere See-Dampfschiffe, „Hamburg" und „Leeds", jedes von 160 Pferdekraft, und zusammen 1080 Tonnen (ca. 360 Commerzlasten) haltend, und drei kleinere Dampfschiffe für die Fahrten nach Helgoland von 80 Pferdekraft und zusammen 386 Tonnen haltend.

Bestand der **Altonaer** Rhederei.

	1840	1841	1842	1843	1844
Zahl der Fahrzeuge	30	35	33	30	29
Trächtigkeit in Lasten à 5200 ℔	2445	2801½	2711	2555½	2574

Bremens Rhederei bestand am Schlusse

1840	aus	199	Schiffen	von	26,775	Lasten *)	Trächtigkeit
1841	„	211	„	„	26,910	„	„
1842	„	210	„	„	30,870	„	„
1843	„	212	„	„	31,785	„	„
1844	„	218	„	„	32,607	„	„

Demnach in 5 Jahren eine Vermehrung von 19 Schiffen und 5832 Lasten, (durchschnittlich pr. Jahr 1166 Lasten.)

Die **Lübecker** Rhederei bestand am Schlusse

1840	aus	61	Schiffen	von	3985	Commerzlasten
1844	„	71	„	„	4858	„

Zusammengerechnet war also der Bestand der Hanseatischen Rhederei am Schlusse des Jahres 1844:

Lübeck	61	Schiffe	von	7,287	Lasten	à 4000 ℔
Bremen	218	„	„	32,607	„	„ „ „
Hamburg	203	„	„	25,902	„	„ „ „
	482	Schiffe	von	65,796	Lasten	à 4000 ℔

---

*) Sogenannte Roggen-Lasten à 4000 ℔.

Das Verhältniß nach der Trächtigkeit war, in Procenten ausgedrückt:

	1844	1840
Lübeck	0,11	0,7
Bremen	0,50	0,49
Hamburg	0,39	0,44
	100	100

Der Bestand der Rhederei der sämmtlichen Norddeutschen Staaten war am Schlusse des Jahres 1844 (oder der nächst vorhergehenden Jahre,) mit Anschluß der kleineren Fahrzeuge:

		Schiffe		Lasten Trächtigkeit
1844 Preußen	Stettin	199	v.	24,825
	Danzig	72	„	13,749
	Memel	79	„	15,783
	übrige Häfen	446	„	50,581
	Zusammen	796	„	104,938*) (17 Dampfsch.)
1843 Mecklenburg		327	„	ca. 26,000
1843 Hannover u. Oldenburg		553	„	28,941
1842 Holstein		415	„	17,399
1842 (Schleswig		509	„	24,206)
1844 Hansestädte, wie oben.		493	„	65,796
	Zusammen	3093	„	267,280 à 4000 ℔, oder 534,560 Tonnen**)

---

*) Die Preußische Rhederei hat seit Ende 1842 um 32 Schiffe und 5400 Lasten abgenommen, also der Lastenzahl nach um 5¼ pCt. Der Grund hiervon dürfte hauptsächlich in dem minder lebhaften Getraidehandel der letzten Jahre zu suchen sein.

**) Es wird nicht ohne Interesse sein, zur Vergleichung den Bestand der Handelsmarinen anderer Staaten hier beiläufig anzuführen.

1844 Großbritannien	14,015	Segelschiffe über 50 Tonnen	v.	2,633,906 T.
	504	Dampfschiffe „ 50 „	„	103,541 „
	14,519	Schiffe „ 50 „	„	2,737,447 T.
	8,714	„ unter 50 „	„	256,719 „
	23,233	Schiffe von		2,994,166 T.
1843 Frankreich	2,283	Schiffe langer Fahrt	v.	459,355 T.
	11,562	Küstenfahrzeuge	„	130,162 „
	13,845	Schiffe	v.	589,517 T.
1843 Niederlande...	379	Schiffe langer Fahrt......	v.	214,284 T.
	816	Küstenfahrzeuge	„	60,800 „
	1,195	Schiffe	v.	275,084 T.
1844 Belgien	139	Schiffe langer Fahrt	v.	25,416 T.
	150	Küstenfahrzeuge	„	ca. 2,000 „
	289	Schiffe	v.	27,416 T.

Seit 15 Jahren unter Hamburger Flagge in Hamburg angekommene Schiffe.

Von transatlantischen Ländern.	1830	1831	1832	1833	1834	1835	1836	1837	1838	1839	1840	1841	1842	1843	1844
Ost-Indien und China	2	2	2	2	4	3	3	1	6	5	9	10	9	12	11
der Capstadt und Guinea	..	..	..	..	..	1	2	1	1	1	1	2	1	2	4
den Azorischen und den Canarischen Inseln	..	1	..	3	1	..	..	2	2	1	..	1	2	2	4
Amerika's Westküste	.	..	..	2	3	3	1	3	3	2	3	5	9	6	5
Buenos-Ayres und Montevideo				2	..	2	..	..	..	1	1	4	4	..	..
Brasilien	43	44	35	28	28	32	28	30	42	39	37	40	35	41	24
Venezuela				1	1	3	5	5	2	3	5	9	9	11	11
Haiti				9	8	8	5	4	8	12	10	12	13	7	12
Cuba	28	24	35	11	11	13	14	12	21	25	18	24	13	17	12
St. Thomas und Porto-Rico				15	14	12	11	12	13	13	15	10	14	13	12
Mexico's Golf	..	..	1	3	5	8	4	4	5	3	6	5	3	4	3
der Honduras-Bay	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1	..
den Vereinigten Staaten	1	7	10	12	8	10	17	18	12	14	12	15	17	11	21
Grönland	2	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3
	76	81	86	91	86	98	93	95	117	122	120	140	132	130	122

Von **Europäischen Häfen.**	1830	1831	1832	1833	1834	1835	1836	1837	1838	1839	1840	1841	1842	1843	1844
Archangel	7	..	1	..	..	..	..	2	2	1	..	..	1	1	1
Norwegen und Schweden	..	..	1	3	3	1	..	..	..	..	..	2	4	..	..
Russischen Ostsee-Häfen				2	3	1	2	5	1	4	1	3	2	3	1
Preußen	12	12	5	3	2	..	1	..	..	3	..	2	2	4	4
Mecklenburg				..	..	1	..	..	1	1	..	4	..	1	1
Lübeck	..	..	..	..	..	..	..	.	..	..	..	..	..	1	1
Dänemark	2	1	1	1	6	1	1	1	..	..	..	..	..	1	1
der Weser, Oldenburg und Ostfriesland	26	26	35	36	15	13	9	12	16	9	7	15	19	104	58
den Niederlanden	20	6	12	26	15	6	3	2	4	4	8	9	2	3	1
Belgien			9	5	5	6	8	11	7	5	8	3	4	3	9
Großbritannien	64	78	65	81	100	124	117	111	124	142	139	199	194	183	153
Frankreich's Nord- und Westküste	40	16	42	27	11	12	8	13	8	9	12	9	4	4	3
Portugal	4	4	4	4	8	8	10	5	2	2	..	1	..	2	..
Spanien diesseits der Meerenge	3	3	2	1	1	2	4	1	1	1	3	1	1	1	1
Spanien jenseits der Meerenge	..	..	..	4	6	5	3	2	..	4	4	6	2	4	3
Marseille und Cette	..	1	4	1	1	..	1	1	..	..	..	2	1	3	..
Italien	..	..	..	1	3	3	5	4	2	3	1	4	2	7	..
Triest und den Jonischen Inseln	..	..	..	..	..	..	..	2	1	3	3	..	1	2	..
Griechenland	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1	..	..	..	..	..
Klein-Asien	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1	..	1	1	..	2
	178	147	181	195	179	183	172	172	169	193	186	261	240	327	239
Recapitulation.															
von transatlantischen Ländern	76	81	86	91	86	98	93	95	117	122	120	140	132	130	122
» Europäischen Häfen und der Levante	178	147	181	195	179	183	172	172	169	193	186	261	240	327	239
	254	228	267	286	265	281	265	267	286	315	306	401	372	457	361
» der Nieder-Elbe (größtentheils leer)	37	53	53	83	25	32	29	25	33	32	42	47	24	30	37
Total	291	281	320	369	290	313	294	292	319	347	348	448	396	487	398

Das Verhältniß, in welchem die Hamburger Flagge bei dem gesammten Hamburg-Altonaer Schifffahrtsverkehr beschäftigt war, ist während der letzten 5 Jahre dem Lastengehalte de angekommenen Schiffe nach, folgendes gewesen:

	Gesammtverkehr		Antheil der Hamb. Flagge	
1840	224,432	Lasten	27,826	Lasten
1841	273,522	"	37,503	"
1842	278,715	"	42,085	"
1843	289,293	"	42,061	"
1844	268,190	"	39,736	"

Der Procentsatz des Antheils der Hamburgischen Flagge ist demnach:

1840	12,4	pCt.
1841	13,7	"
1842	15,1	"
1843	14,5	"
1844	14,8	"

Verschiffung von Auswanderern.

Das Geschäft der Beförderung von Auswanderern nach fremden Welttheilen hat sich in den Jahren 1842 bis 1844 in Hamburg nicht gehoben, sondern im Vergleich mit Bremen nur sehr wenigen Schiffen Beschäftigung gewährt. — Die indirecte Beförderung via England hat in den letzten Jahren fast ganz aufgehört. — (Die revidirte Verordnung in Betreff dieses Geschäftszweiges ist erst 1845 erlassen und deshalb hier noch nicht näher zu besprechen.) — Es wurden über Hamburg befördert:

1842

nach Newyork	in 6 Schiffen	495	Passagiere
" Neuseeland	" 1 "	120	"
	Zusammen	615	Passagiere.

1843

nach Newyork in 16 Schiffen 1756 Passagiere, unter diesen etwa 1500 Alt-Lutheraner aus der Ukermark.

1844

nach	Newyork	in 15	Schiffen	1726	Passagiere
„	Neworleans	„ 1	„	48	„
			Zusammen	1774	Passagiere.

Direct von Deutschen Häfen aus ist während der letzten 9 Jahre folgende Anzahl von Auswanderern, zum bei weitem größeren Theile nach den Vereinigten Staaten von Nord=Amerika, befördert worden:

Jahr	über Hamburg	über Bremen	zusammen
1836	2,870	11,811	14,681
1837	2,427	14,087	16,514
1838	955	8,953	9,908
1839	1,569	12,421	13,990
1840	1,407	12,650	14,057
1841	1,377	9,505	10,882
1842	615	13,550	14,165
1843	1,756	9,844	11,600
1844	1,774	19,863	21,637
In 9 Jahren	14,750	112,684	127,434

Das durchschnittliche Verhältniß in der Beförderung von Auswanderern ist hiernach:

Hamburg ...... 0,12 }
Bremen .... 0,88 } 100

Außer den beiden Hansestädten findet aber noch über Havre, Antwerpen und die Holländischen Häfen eine Verschiffung Deutscher Auswanderer statt *). Im Laufe des letztverflossenen Jahres (1844), in welchem die Auswanderung eine besondere Ausdehnung erreichte, sollen im Ganzen genommen 43,661 Aus=

*) Beiläufig mag hier bemerkt werden, daß die Auswanderung aus Großbritannien noch bei weitem bedeutender ist als aus Deutschland. Während der 20 Jahre von 1825 bis 1844 sind nach officiellen Angaben aus dem Vereinigten Königreiche 1,255,975 Personen freiwillig ausgewandert. Auf die 3 letzten Jahre kommen davon:

1842	128,344	Personen
1843	57,212	„
1844	70,686	„

wanderer aus Deutschland nach fremden Welttheilen befördert worden sein; nämlich:

über Bremen . .	19,863	Davon ca. 2100 nach Brasilien
„ Hamburg . .	1,774	713 „ Texas
„ Holl. Häfen.	2,403	337 „ Guatemala
„ Antwerpen .	2,961	184 „ Australien
„ Havre	16,660	die übrigen nach den Vereinigten
	43,661	Staaten.

Wallfischfang.

In den Jahren 1842 bis 1844 waren, wie in den drei vorangegangenen Jahren, nur 3 Schiffe (von 318 Lasten Trächtigkeit) in dem Grönländischen Wallfischfang beschäftigt. Der Ertrag war

1842: 370 Quard. Speck und 17,742 Stück Robben
1843: 2 Wallfische und 8900 Stück Robben
(1236 Tonnen Thran, Werth ca. 58,000 ℳ Bco.)
1844: war der Fang sehr ungünstig; er ergab nämlich nur 126 Tonnen Thran, Werth ca. 5000 ℳ Bco.

Im letzten Jahre ist Hamburg endlich dem Vorgange Bremens gefolgt und hat sein Augenmerk auch auf den Südsee-Wallfischfang zu richten angefangen. Das Hamburger Schiff der „Hanseat", 139 Commerzlasten groß, ist zu diesem Zwecke ausgerüstet worden und hat im Sommer 1844 die Elbe verlassen. In demselben Jahre hat sich darauf zum Zwecke des Südsee-Wallfischfanges eine Actien-Gesellschaft constituirt, welche seitdem 2 Schiffe ausgerüstet und expedirt hat.

Von der Weser aus waren im Jahre 1844 zwölf Schiffe (11 Bremer und 1 Hannoversches) mit dem Wallfischfange in der Südsee beschäftigt. Im Anfange dieses Jahres kehrten 7 derselben nach Bremen zurück mit 23,150 Tonnen Thran und 214,500 ℔ Barden, zum ungefähren Werthe von 471,175 ⅌ Ld'or.

Uebersicht der See-Gefahr-Versicherungen zu Hamburg.

In den Jahren 1814 bis 1844 incl. wurden in Hamburg nachstehende Summen gegen See-Gefahr versichert:

1814	Bco. ℳ	41,791,000	zu	$3\frac{9}{16}$	pCt.	Durchschnitts-	Prämie.
1815	„	87,379,000	„	$3\frac{1}{2}$	„	„	„
1816	„	124,398,000	„	$2\frac{7}{8}$	„	„	„
1817	„	150,708,000	„	$2\frac{9}{16}$	„	„	„
1818	„	175,899,000	„	$2\frac{1}{16}$	„	„	„
1819	„	129,211,000	„	$1\frac{7}{8}$	„	„	„
1820	„	150,791,000	„	$1\frac{11}{16}$	„	„	„
1821	„	129,016,000	„	$2\frac{3}{16}$	„	„	„
1822	„	98,280,000	„	$2\frac{5}{16}$	„	„	„
1823	„	99,894,000	„	$3\frac{1}{16}$	„	„	„
1824	„	100,579,000	„	$2\frac{3}{16}$	„	„	„
1825	„	124,224,000	„	$2\frac{1}{16}$	„	„	„
1826	„	113,841,000	„	$2\frac{1}{16}$	„	„	„
1827	„	129,352,800	„	$1\frac{7}{8}$	„	„	„
1828	„	142,494,200	„	$1\frac{3}{4}$	„	„	„
1829	„	160,008,800	„	$1\frac{7}{12}$	„	„	„
1830	„	190,007,900	„	$1\frac{9}{16}$	„	„	„
1831	„	181,070,000	„	$1\frac{11}{16}$	„	„	„
1832	„	202,918,000	„	$1\frac{7}{16}$	„	„	„
1833	„	198,699,000	„	$1\frac{9}{16}$	„	„	„
1834	„	189,434,000	„	$1\frac{5}{8}$	„	„	„
1835	„	195,233,000	„	$1\frac{1}{2}$	„	„	„
1836	„	219,814,000	„	$1\frac{15}{32}$	„	„	„
1837	„	214,555,000	„	$1\frac{19}{32}$	„	„	„
1838	„	224,163,600	„	$1\frac{1}{2}$	„	„	„
1839	„	251,281,400	„	$1\frac{1}{2}$	„	„	„
1840	„	266,696,300	„	$1\frac{1}{2}$	„	„	„
1841	„	272,375,200	„	$1\frac{7}{16}$	„	„	„
1842	„	239,181,400	„	$1\frac{15}{32}$	„	„	„
1843	„	265,197,800	„	$1\frac{13}{32}$	„	„	„
1844	„	293,694,700	„	$1\frac{13}{32}$	„	„	„

See-Gefahr-Versicherungen in Hamburg.

Assecuradeure.			Actien	Verpflichtung.	Worauf der Einschuß	Anno 1844. Versichert	Durchschnitts-Prämie	Einnahme
10. Assecuranz-Compagnie v. 1840	errichtet 1820	Hr. Goverts & Sohn	150	B. ℋ 3000	B. ℋ 600	11,777,400	$^{29}/_{32}$	108,360
Neue 3te Versicher-Gesellſ. v. 1816	„ 1816	„ Duncker	200	„ 3000	„ 600	15,527,500	$1^{15}/_{32}$	228,060
Neue See-Assecur.-Comp. v. 1815	„ 1815	„ Grapengießer	150	„ 3000	„ 600	6,298,300	$1^{1}/_{8}$	71,780
Assecuranz-Compagnie v. 1839	„ 1839	„ Buek	160	„ 3000	„ 600	9,651,200	$1^{9}/_{32}$	125,620
Assecuranz-Compagnie v. 1836	„ 1816	„ Gerling	160	„ 3000	„ 600	5,145,200	$1^{3}/_{4}$	91,640
Neue 5te Assecuranz-Compagnie	„ 1843	„ Moller	500	„ 3000	„ 600	8,483,900	$2^{15}/_{32}$	210,340
Neue 6te Assecuranz-Compagnie	„ 1834	„ Gries & Böhrt	150	„ 3000	„ 600	13,297,500	$1^{1}/_{4}$	168,000
Assecuranz-Compagnie	„ 1834	„ Balcke	200	„ 3000	„ 600	8,279,800	$^{27}/_{32}$	70,220
Assecuranz-Compagnie v. 1840	„ 1840	„ Bubendey	160	„ 3000	„ 600	16,348,500	$1^{3}/_{4}$	290,100
Neue 8te Assecuranz-Compagnie	„ 1835	„ Gaedechens	175	„ 3000	„ 600	5,893,100	$1^{1}/_{4}$	74,850
Elb-Assecuranz-Compagnie	„ 1838	„ Mohrmann	200	„ 3000	„ 600	34,689,300	$1^{13}/_{32}$	494,170
Neue Assecur.-Compagnie v. 1838	„ 1838	„ Sonntag	200	„ 3000	„ 600	6,497,000	$^{13}/_{16}$	53,450
Assecuranz-Societät	„ 1836	„ Eggeling	100	„ 3000	„ 600	13,146,600	$1^{9}/_{32}$	172,000
Assecuranz-Compagnie v. 1844	„ 1844	„ Brandt	200	„ 3000	„ 600	22,838,900	$1^{3}/_{8}$	315,120
Neue 3te Assecuranz-Compagnie	„ 1830	„ AuffmOrdt	160	„ 3000	„ 600	27,200,800	$1^{23}/_{32}$	468,400
Patriotische Assecuranz-Compagnie	„ 1820	„ Klünder & Neumeister	200	„ 8000	„ 2600	13,667,100	$1^{3}/_{16}$	164,390
See- und Fluß-Assecur.-Compagnie	„ 1842	„ Harder	160	„ 3000	„ 600	5,068,700	$1^{5}/_{16}$	67,950
Neue 12te Assecur.-Comp. v. 1843	„ 1833	„ Rowohl & Sohn	100	„ 3000	„ 600	4,162,600	$1^{5}/_{32}$	49,060
Siebente Assecur.-Comp. v. 1836	„ 1826	„ de Dobbeler	200	„ 3000	„ 600	6,155,600	$1^{5}/_{16}$	82,620
Börsen-Assecuranz-Compagnie	„ 1843	„ Uhlenhoff	150	„ 3000	„ 600	9,869,300	$1^{19}/_{32}$	157,310
Hamburger Assecur.-Comp. v. 1835	„ 1835	„ Reimers	160	„ 3000	„ 600	8,514,400	$1^{1}/_{4}$	108,840
See- und Feuer-Assecur.-Compagnie	„ 1843	„ Kleinschmidt	200	„ 4000	„ 800	11,462,700	$1^{9}/_{16}$	180,310
Neue 2te Assecuranz-Compagnie	„ 1830	„ Liebrecht	180	„ 3000	„ 600	6,919,300	$1^{3}/_{8}$	95,630
In allen					Bco. ℋ	270,894,700	—	3,848,220
Hiesige Herren Privat-Assecuradeure sind anzunehmen, mit					„	6,000,000	—	80,000
Total					Bco. ℋ	276,894,700	$1^{13}/_{32}$	3,928,220

Außer den Privat-Assecuradeuren waren in Hamburg thätig:

1838	19 Compagnien mit einem Capital von Bco.℔	11,035,000
1841	20 „ „ „ „ „ „	11,515,000
1844	23 „ „ „ „ „ „	13,845,000

Bei hiesigen Agenturen auswärtiger Versicherungs-Gesellschaften wurden 1844 außerdem versichert ca. Bco.℔ 16,800,000.

Aus den Abrechnungen der Assecuranz-Compagnien ergeben sich rücksichtlich der Prämien-Einnahme, der bezahlten Schäden und der Zinsen und Unkosten nachstehende specielle Resultate:

Jahr	Eingegangene Prämien, nach Abzug vom Ristorno.	Bezahlte und taxirte Schäden; für den laufenden Risico die Prämie gerechnet.	Zinsen, Courtage und Kosten, nach Abzug des eingenommenen Discontos.
1839	Bco.℔ 3,570,953	Bco.℔ 2,230,608	Bco.℔ 295,787
1840	„ 3,776,653	„ 3,062,503	„ 337,137
1841	„ 3,746,648	„ 3,053,916	„ 330,010
1842	„ 3,270,711	„ 2,704,385	„ 334,871
1843	„ 3,444,451	„ 3,355,419	„ 388,732
1844	„ 37,26,411	„ 3,515,090	„ 397,242

Flußschifffahrts-Verkehr.

Uebersicht des oberelbischen Verkehrs von Hamburg aus, von 1815 bis 1844.

Von Hamburg aus wurde (nach den Aufgaben des Eslinger Zolles) auf der Oberelbe versandt:

1815.....	19,420	Lasten à 4000 ℔
1816.....	29,352	„
1817.....	30,159	„
1818.....	30,083	„
1819.....	30,430	„
	139,444	

Durchschnittlich......................... 27,889 Lasten.

1820.....	29,837	Lasten
1821.....	31,773	„
1822	24,930	„
1823.....	33,685	„
1824	35,787	„
	156,012	

Durchschnittlich......................... 31,202 Lasten.

1825.....	32,883	Lasten
1826.....	31,227	„
1827.....	37,449 *)	„
1828....	38,659	„
1829.....	39,445	„
	179,663	

Durchschnittlich......................... 35,933 Lasten.

*) Vom Jahre 1827 an beginnt die Auffuhr von Steinkohlen von Bedeutung zu werden.

1830..... 47,905 Lasten
1831..... 48,251 „
1832..... 55,043 „
1833..... 51,764 „
1834..... 45,397 „
248,360

Durchschnittlich .... 49,672 Lasten.

1835..... 48,199 Lasten
1836 .... 52,428 „
1837..... 58,020 „
1838 .... 71,253 „
1839 .... 77,297 „
307,197

Durchschnittlich .... 61,439 Lasten.

1840.... 89,651 Lasten
1841.... 89,817 „
1842.... 94,123 „
1843.....114,726 „
1844..... 96,235 „
484,552

Durchschnittlich .... 96,910 Lasten.

Vergleicht man den Durchschnitt dieser letzten 5 Jahre (1840—1844) mit der durchschnittlichen Summe der 1815 bis 1819 elbaufwärts von Hamburg versandten Waarenquantitäten, so zeigt sich das Resultat:

1815 — 19....27,889 Lasten
1840 — 44... 96,910 „
Zunahme 69,021 Lasten oder ca. 247 Procent.

Angekommene Flußschiffe. *)

Von	1837	1838	1839	1840	1841	1842	1843	1844
Berlin	608	581	740	718	584	590	638	467
Breslau	193	180	265	230	195	190	238	220
Magdeburg	374	633	665	1084	1285	1029	1126	884
Lauenburg	154	130	159	184	183	201	211	151
div. Plätzen der Ober-Elbe.	1779	1945	1870	2353	2464	2104	2163	2324
	3108	3469	3699	4569	4711	4114	4376	4046
Lüneburg	318	300	226	233	197	108	97	101
Harburg	521	473	515	546	516	512	538	509
	3947	4242	4440	5348	5424	4734	5011	4656

Abgegangene Flußschiffe.

Nach	1837	1838	1839	1840	1841	1842	1843	1844
der Oberelbe	2446	2589	3017	3753	3514	4092	3865	3103
Lüneburg	452	370	324	338	582	420	361	250
Harburg	775	665	813	806	766	800	865	748
	3673	3624	4154	4897	4862	5312	5091	4101

In Magdeburg **) wurden von Hamburg auf der Elbe während der Jahre 1840 bis 1844 folgende Quantitäten von Waaren eingeführt:

	Fahrzeuge.				pr. Fahrzeug.
1840	989	595,647 Ctr	Güter;	durchschnittlich	602 Ctr
1841	969	663,320 „	„	„	685 „
1842	1019	661,178 „	„	„	649 „
1843	1001	754,683 „	„	„	754 „
1844	789	603,062 „	„	„	764 „

*) Nach der Aufgabe des Zollcomptoirs.

**) Siehe Magdeburger Denkschrift: Die Elbzölle und deren Einfluß auf den Elbverkehr, von Scheller. Magdeburg, 1845. Seite 7.

Uebersicht des Flußschifffahrts-Verkehrs

nach der Nationalität der Fahrzeuge,

1842—1844. *)

1842.

Angekommene.	Gesammtzahl der Fahrzeuge.	deren Trächtigkeit in Lstn. à 4000 ℔.	mit Ladung in Lasten à 4000 ℔.	davon Fahrzeuge in Ballast.	deren Trächtigkeit.
Preußische	3,361	132,600	65,360	185	7,413
Sächsische	341	13,651	7,379	46	1,841
Oesterreichische ...	165	6,530	3,384	—	—
Mecklenburg., Hannover., Anhalt. und Lauenburg.	524	15,723	10,214	—	—
Zusammen	4,394	168,504	86,337	231	9,254
Abgegangene.					
Preußische	3,669	147,636	77,911	256	11,182
Sächsische	128	5,190	1,864	38	1,525
Oesterreichische ...	72	2,849	1,125½	31	1,243
Mecklenburg., Hannover., Anhalt. und Lauenburg.	524	15,723	9,261¾	60	1,810
Zusammen	4,393	171,398	90,162¼	385	15,760

*) Nach den Aufgaben des Hafenmeisters im Oberhafen. — Die verschiedenen Aufgaben über den Stromschifffahrts-Verkehr stimmen nicht genau überein; wir haben dieselben hier mitgetheilt, wie sie uns zugekommen sind. Eine absolute Genauigkeit bei den Aufzeichnungen über einen so ausgedehnten Verkehr ist auch kaum zu erwarten, die Hauptsache ist, daß das Verhältniß der einzelnen Jahre unter einander richtig dargestellt wird, und in Bezug auf dieses Verhältniß stimmen die verschiedenen Aufzeichnungen überein.

1843.

Angekommene.	Gesammtzahl der Fahrzeuge.	deren Trächtigkeit in Lstn. à 4000 ℔.	mit Ladung in Lasten à 4000 ℔.	davon Fahrzeuge in Ballast	deren Trächtigkeit.
Preußische	3,674	140,731	73,747	340	8,621
Sächsische	94	3,764	2,824	—	—
Oesterreichische ..	57	1,611	998	13	263
Mecklenburg., Hannover., Anhalt. und Lauenburg.	740	22,210	19,212	—	—
Zusammen	4,565	168,316	96,781	353	8,884
Abgegangene.					
Preußische . .	3,300	133,297	91,501½	290	11,607
Sächsische ..	94	3,927	2,303¾	28	1,283
Oesterreichische . .	57	2,295	2,183	—	—
Mecklenburg., Hannover., Anhalt. und Lauenburg.	740	21,941	12,201	142	4,265
Zusammen	4,191	161,460	108,189¼	460	17,155

1844.

Angekommene.	Gesammtzahl der Fahrzeuge.	deren Trächtigkeit in Lstn. à 4000 ℔.	mit Ladung in Lasten à 4000 ℔.	davon Fahrzeuge in Ballast.	deren Trächtigkeit.
Preußische ...	3,219	127,982	86,693	224	8,989
Sächsische ...	151	6,043	4,586	—	—
Oesterreichische ..	12	248	214	—	—
Mecklenburg., Hannover., Anhalt. und Lauenburg.	1,121	22,498	16,264	—	—
Zusammen	4,503	156,771	107,757	224	8,989
Abgegangene.					
Preußische ...	2,852	114,798	79,466½	226	9,055
Sächsische ...	141	5,658	3,762¼	32	1,281
Oesterreichische	12	248	—	12	248
Mecklenburg., Hannover., Anhalt. und Lauenburg.	1,080	19,494	9,566¼	466	9,210
Zusammen	4,085	140,198	92,795	736	19,794

Vergleichende Zusammenstellung des Eingang einiger Waaren-Artikel auf der Elbe über Wittenberge und auf der Oder über Stettin. *)

Waaren.	Maaß und Gewicht.	Eingang auf der Elbe über Wittenberge. 1842	1843	1844	Eingang auf der Oder über Stettin. 1842	1843	1844	Betrag der Elbzölle **)	Betrag des Sundzolles nach Abzug des Gefäll-Rabatts von 2½ %***)
Heringe	Ton.	11709	17285	9147	119946	189600	205826	22 Sgr. 9 7/10 ₰	— Sgr. 11 22/25 ₰
Palmöl	Ctr	3438	11427	17890	42822	93300	79092	7 » 4 2/5 »	2 » 7 1/2 »
Farbehölzer	»	68282	75392	77059	95933	106835	130419	7 » 3/20 »	— » 7 7/20 »
Soda	»	14037	13296	8123	54083	69382	82208	7 » 1 1/40 »	— » 15/16 »
Thran	»	23006	26634	20960	70341	110645	74437	7 » 4 2/5 »	— » 5 9/20 »
Oel in Fäßern (Baumöl)	»	21000	19557	11805	38014	28926	22166	7 » 7 3/4 »	2 » 3/4 »
Reis .... in Fäßern.	»	71851	37873	34697	42793	60295	65907	7 » 2 3/20 »	2 » 4 1/40 »
do. .... in Säcken.								7 » 2 2/5 »	2 » 6 »
Wein	»	45388	57303	51154	90904	88657	92259	7 » 4 2/5 »	Der Rab. betr.
Frische Südfrüchte....	Kiste.	13335	15946	14362	1288	6466	5133	12 » 5 20/23 »	1 Sgr. 7 ₰ } mehr als
Trockne Südfrüchte ...	»	67327	60397	54984	24888	30753	36927		1 » 2 » } der Sundz.
Caffe ...... in Säcken.	Ctr	343882	324625	304382	25285	31718	46427	7 » 11 9/10 »	— Sgr. 7 ₰
do. ...... in Fäßern.								7 » 11 3/20 »	— » 8 27/40 »
Rohzucker..........	»	392407	386124	354127	261361	254150	306825	7 » 3 11/40 »	1 9/20 ₰ Rab. mehr als der Sundzoll.
Schwefel	»	23235	31256	9210	13189	27912	13168	7 » 1 1/40 »	1 Sgr. 1/2 ₰
Salpeter	»	15948	24135	20188	8609	11720	9311	7 » 4 3/4 »	5 » 7/10 »
Harz	»	fehlen	d. Nach	richten.	4839	18386	13029	6 » 10 3/4 »	1 » 3 3/8 »
Sumach (Schmack) ..	»	20784	18544	14223	9834	10650	12107	7 » 1 1/5 »	1 » 10 1/4 »
Sirop	»	2328	1734	430	27013	42713	28302	7 » 1 1/40 »	2 7/40 ₰ Rab. mehr als der Sundzoll.

*) Aus der Magdeburger Denkschrift S. 115 u. 40 ff.

**) Unter den Elbzöllen sind hier zu verstehen der Stader-Zoll, der Eslinger-Zoll und der Hannoversche, Mecklenburgische und Lauenburgische Elbzoll; (auch das Aequivalent für die früher von Preußen erhobene Recognitionsgebühr).

***) Den über Stettin (und seit diesem Jahre auch den über andern Preußischen Ostseehäfen) importirten Waaren wird ein Rabatt von 2½ % auf den Eingangs-Zoll nach dem Zollvereins-Tarif bewilligt.

Fluß-Dampfschifffahrt.

Im Jahre 1844 waren von Hamburg aus folgende Dampfschifffahrts-Linien auf der Elbe eröffnet:

Nach Helgoland und Cuxhaven 3 Dampfschiffe, jedes von 80 Pferdekraft.

Befördert wurden nach Helgoland und zurück 7,310 Passagiere
" " " Cuxhaven und zurück 2,267 "

Nach Itzehoe und zurück,
1 Dampfschiff von 45 Pferdekraft........11,718 "

Nach Stade und zurück,
1 Dampfschiff von 36 Pferdekraft........41,315 "

Nach Harburg *) 3 Dampfschiffe...........83,641 "

Von Harburg 3 Dampfschiffe..............84,913 "

Nach dem Hoopte und zurück,
1 Dampfschiff von 50 Pferdekraft........25,319 "

Nach und von Boitzenburg,
1 Dampfschiff von 38 Pferdekraft ....21,416 "

Nach und von Magdeburg, 6 Dampfschiffe für Passagiere und 2 zum Bugsiren ....18,761 "
(zusammen von 470 Pferdekraft)
Bugsirt wurden 151 Schleppkähne.

Nach und von Potsdam und Berlin, 4 Dampfschiffe für Passagiere und 2 zum Bugsiren. 4,044 "
Bugsirt wurden 68 Schleppkähne.

Stecknitz-Verkehr.

Hinsichtlich des Waarentransports auf dem Stecknitzcanal, von Elbe nach Lübeck, welcher bisher durch die ausschließliche

---

*) Der Personen-Verkehr zwischen Hamburg und Harburg ist sich während der letzten Jahre ziemlich gleich geblieben, wie folgende Vergleichung zeigt. Im Ganzen wurden durch die Dampfböte hin und zurück befördert:

1841........163,500 Personen
1844........168,554 "

Berechtigung Lübecks zur Schifffahrt auf dem Canal, so wie durch die Privilegien des Schifferamtes zu Lauenburg dem freien Verkehr entzogen war, sind in Folge der Verhandlungen der zweiten Elbschifffahrts-Revisionscommission liberalere Bestimmungen eingetreten.

Der Stecknitz-Verkehr während der Jahre 1839 bis 1844 betrug in Schiffpfunden à 320 ℔:

	1839	1840	1841	1842	1843	1844
Von Lübeck und Mölln n. Hamburg Sch.℔	73198	77389	87664	80307	92860	77289
Von Hamburg nach Lübeck und Mölln	46411	66401	56854	59502	51421	49771
Zusammen Sch.℔	119609	143790	144518	139809	144281	127060

Landfracht-Verkehr.

Durch die Anlage von Eisenbahnen werden für diesen wichtigen Verkehr, auch in Bezug auf Hamburg, wesentlich verschiedene Verhältnisse eintreten. Wie für den Landtransport für Hamburg bisher drei verschiedene Hauptrichtungen bestanden, nach und von der Ostsee, nach und von dem nordöstlichen Deutschland, und nach und von den mittleren und südöstlichen Theilen Deutschlands, so wird auch von drei Seiten her Hamburg-Altona der Ausgangspunkt von Haupt-Eisenbahnlinien sein, von Kiel, von Berlin und Magdeburg, von Hannover und Braunschweig, und hierdurch, so wie durch die sich an diese Hauptlinien anschließenden Zweigbahnen hoffentlich im Stande sein, auch rücksichtlich des Landtransportes seine commerzielle Bedeutung zu behaupten und zu erweitern. Schon um den künftigen Einfluß dieser Eisenbahnen beurtheilen zu können, ist es von Interesse, den Umfang des bisherigen Hamburgischen Landfracht-Verkehrs zu übersehen. Die nachstehenden Angaben beruhen auf amtliche Angaben.

1842.

Landtransit durch Holstein und Lauenburg.

Ueber Kiel nach der Fremde......	102,727 ℔	
Ueber Kiel nach Copenhagen......	7,064,732 „	
Von Copenhagen nach Kiel.......	79,232 „	
Von dem übrigen Dänemark n. Kiel	8,653 „	
Ueber Kiel nach andern Dän. Orten	1,770,950 „	
		9,026,294 ℔

Transport 9,026,294 ℔

Zwischen Hamburg und Lübeck:

a) zollpflichtiges Gut
von Hamburg nach Lübeck...... 11,914,137 ℔
„ Lübeck „ Hamburg ... 3,633,932 „

b) zollfreies Gut
von Hamburg nach Lübeck...... 1,992,056 „
„ Lübeck „ Hamburg .. 12,239,535 „

(worunter conventionsmäßig frei 628,599 ℔) 29,779,660 „

Zwischen Hamburg und Lauenburg:

a) zollpflichtiges Gut
von Hamburg nach Lauenburg ..
„ Lauenburg „ Hamburg ... 623,957 ℔

b) zollfreies Gut
von Hamburg nach Lauenburg ..
„ Lauenburg „ Hamburg . . 2,349,086 „

2,973,043 „

Zwischen Hamburg und Mecklenburg:

a) zollpflichtiges Gut
von Hamburg nach Mecklenburg. 6,026,401 ℔
„ Mecklenburg nach Hamburg. 4,557,554 „

b) zollfreies Gut
von Hamburg nach Mecklenburg. 366,450 „
„ Mecklenburg nach Hamburg. 3,676,362 „

(worunter conventionsmäßig frei 2,814,528 ℔) 14,626,767 „

Zwischen Hamburg und Preußen:

a) zollpflichtiges Gut
von Hamburg nach Preußen.... 1,995 ℔
„ Preußen „ Hamburg... 6,948 „

b) zollfreies Gut
von Hamburg nach Preußen.... 12,633,603 „
(worunter conventionsmäßig frei 12,620,767 ℔)
von Preußen nach Hamburg ... 7,856,566 „
(worunter conventionsmäßig frei 5,347,698 ℔)

20,499,112 „

Transport 76,904,876 ℔

Transport	76,904,876 ℔
Zwischen Hamburg und dem übrigen Deutschland:	
a) zollpflichtiges Gut	
von Hamburg nach dem übrigen Deutschland	8,201 ℔
vom übrigen Deutschland n. Hamb.	8,845 „
b) zollfreies Gut	
von Hamburg nach dem übrigen Deutschland	10,404 „
vom übrigen Deutschland n. Hamb.	176,896 „
	204,346 „
Zusammen	77,109,222 ℔

Landtransit durch das Königreich Hannover:

über Harburg nach dem Inlande	490,957 Ctr.
„ „ aus „ „	316,927 „
807,884 Ctr. =	90,483,008 ℔
über Lüneburg nach dem Inlande	26,762,283 ℔
„ „ aus dem Inlande	29,360,392 „
	56,112,675 „
	146,615,683 ℔

1843.

Ueber Kiel nach der Fremde	46,379 ℔
„ „ „ Copenhagen	7,299,589 „
Von Copenhagen nach Kiel	314,660 „
„ dem übrigen Dänemark n. Kiel	1,941 „
Ueber Kiel nach andern Dän. Orten	1,819,650 „
	9,482,219 ℔
Zwischen Hamburg und Lübeck:	
a) zollpflichtiges Gut	
von Hamburg nach Lübeck	11,567,087 ℔
„ Lübeck „ Hamburg....	2,976,490 „
	14,543,577 „
Transport	24,025,796 ℔

		Transport 24,025,796 ℔
b) zollfreies Gut		
von Hamburg nach Lübeck......	1,996,871 ℔	
„ Lübeck „ Hamburg...	24,944,970 „	
(worunter conventionsmäßig frei 1,545,675 ℔)		26,941,841 „

Zwischen Hamburg und Lauenburg:

a) zollpflichtiges Gut		
von Hamburg nach Lauenburg...		
„ Lauenburg „ Hamburg ...	246,185 ℔	
b) zollfreies Gut		
von Hamburg nach Lauenburg ..		
„ Lauenburg „ Hamburg ...	4,983,841 „	
		5,230,026 „

Zwischen Hamburg und Mecklenburg:

a) zollpflichtiges Gut		
von Hamburg nach Mecklenburg .	6,601,166 ℔	
„ Mecklenburg nach Hamburg .	4,866,527 „	
b) zollfreies Gut		
von Hamburg nach Mecklenburg .	563,835 „	
„ Mecklenburg nach Hamburg .	2,663,388 „	
(worunter conventionsmäßig frei 2,082,003 ℔)		14,694,916 „

Zwischen Hamburg und Preußen:

a) zollpflichtiges Gut		
von Hamburg nach Preußen....		
von Preußen nach Hamburg....	5,306 ℔	
b) zollfreies Gut		
von Hamburg nach Preußen....	8,425,911 „	
(alles conventionsmäßig frei)		
von Preußen nach Hamburg....	6,390,567 „	
(worunter conventionsmäßig frei 5,512,533 ℔)		
		14,821,784 „
		Transport 85,714,363 ℔

Transport 85,714,363 ℔

Zwischen Hamburg und dem übrigen Deutschland:

a) zollpflichtiges Gut
von Hamburg nach dem übrigen Deutschland . . . . 2,620 ℔
vom übrigen Deutschland n. Hamb. 37,577 „

b) zollfreies Gut
von Hamburg nach dem übrigen Deutschland . . . . 1,540 „
vom übrigen Deutschland n. Hamb. 112,793 „

154,530 „

Zusammen 85,868,893 ℔

Landtransit durch das Königreich Hannover:

über Harburg nach dem Inlande 440,160 Ctr
„ „ aus „ „ 256,600 „
796,760 Ctr = 89,237,120 ℔
über Lüneburg nach dem Inlande . . 31,260,375 ℔
„ „ aus dem Inlande . . 29,452,917 „
50,713,292 „
139,940,412 ℔

1844.

Ueber Kiel nach der Fremde . . . . . . 90,990 ℔
„ „ „ Copenhagen . . . . . 6,856,751 „
Von Copenhagen nach Kiel . . . . 140,536 „
Von dem übrigen Dänemark n. Kiel 4,524 „
Ueber Kiel nach andern Dän. Orten 2,275,597 „
9,368,398 ℔

Zwischen Hamburg und Lübeck:

a) zollpflichtiges Gut
von Hamburg nach Lübeck . . . . . 12,322,218 ℔
„ Lübeck „ Hamburg . . . . 2,530,430 „
14,852,648 „

Transport 24,221,046 ℔

		Transport 24,221,046 ℔
b) zollfreies Gut		
von Hamburg nach Lübeck	2,141,386 ℔	
„ Lübeck „ Hamburg ...	26,398,509 „	
(worunter conventionsmäßig frei 1,542,125 ℔)		28,539,895 „
Zwischen Hamburg und Lauenburg:		
a) zollpflichtiges Gut		
von Hamburg nach Lauenburg ..		
„ Lauenburg „ Hamburg ...	501,844 ℔	
b) zollfreies Gut		
von Hamburg nach Lauenburg ..		
„ Lauenburg „ Hamburg ...	8,108,285 „	
		8,610,129 „
Zwischen Hamburg und Mecklenburg:		
a) zollpflichtiges Gut		
von Hamburg nach Mecklenburg .	7,305,984 ℔	
„ Mecklenburg nach Hamburg .	4,383,530 „	
b) zollfreies Gut		
von Hamburg nach Mecklenburg .	537,944 „	
„ Mecklenburg nach Hamburg .	4,886,027 „	
(worunter conventionsmäßig frei 3,799,796 ℔)		17,113,485 „
Zwischen Hamburg und Preußen:		
a) zollpflichtiges Gut		
von Hamburg nach Preußen	97 ℔	
„ Preußen „ Hamburg....	9,202 „	
b) zollfreies Gut		
von Hamburg nach Preußen	9,423,249 „	
(alles conventionsmäßig frei)		
von Preußen nach Hamburg	8,281,401 „	
(conventionsmäßig frei 6,627,359 ℔)		
		17,713,949 „
		Transport 96,198,504 ℔

Transport 96,198,504 ℔

Zwischen Hamburg und dem übrigen Deutschland:

a) zollpflichtiges Gut		
von Hamburg nach dem übrigen Deutschland	5,108 ℔	
vom übrigen Deutschland n. Hamb.	11,363 „	
b) zollfreies Gut		
von Hamburg nach dem übrigen Deutschland	42,305 „	
vom übrigen Deutschland n. Hamb.	12,068 „	
		70,844 „
	Zusammen	96,269,348 ℔

Landtransport durch das Königreich Hannover:

über Harburg nach dem Inlande	403,809 Ctr.	
„ „ aus „ „	273,646 „	
	677,455 Ctr. =	75,874,960 ℔
über Lüneburg nach dem Inlande . .	19,772,977 ℔	
„ „ aus dem Inlande . .	28,018,728 „	
		47,791,705 „
		123,666,465 ℔

Vergleichung des Verkehrs zwischen Lübeck und Hamburg mit dem Transit-Verkehr über Kiel

während der Jahre 1839 — 1844.

Jahr.	Transit-Verkehr über Kiel.	Verkehr zwischen Lübeck und Hamburg. Landfracht-Verkehr.	Stecknitz-Verkehr.
1839	14,112,352 ℔	25,285,647 ℔	38,274,640 ℔
1840	10,527,647 „	22,232,050 „	45,921,540 „
1841	10,321,284 „	21,510,406 „	46,249,080 „
1842	9,026,294 „	29,779,660 „	44,738,760 „
1843	9,482,219 „	41,485,418 „	46,169,720 „
1844	9,368,398 „	43,392,543 „	40,659,400 „

Vergleichung des Verkehrs über Harburg und über Lüneburg

während der Jahre 1839 — 1844.

Jahr.	über Harburg.	über Lüneburg.
1839	74,877,498 ℔	66,553,587 ℔
1840	76,960,992 „	71,909,192 „
1841	88,985,111 „	77,007,791 „
1842	90,483,008 „	56,122,675 „
1843	89,237,120 „	50,713,292 „
1844	75,874,960 „	47,791,705 „

Uebersicht der Einfuhr ausländischer Handelsartikel in Hamburg,

während der Jahre 1841 — 1843.

nebst Angabe des approximativen Werths und des davon als Transito-Gut durchgeführten Quantums,

(die Beiladungen für Altona eingeschlossen.)

1841.

		Gesammt-Einfuhr Quantität	Werth in Bco.-℔	davon Transito Quantität
Roher Zucker ..	℔	60,039,300	8,677,600	2,801,700
Bastern u. Farin	„	632,300	67,200	43,100
Raff. Zucker...	„	19,152,000	3,441,400	2,718,400
Syrup	„	4,311,300	420,000	1,473,800
		84,134,900	12,606,200	7,037,000
Caffe	℔	65,766,100	18,496,700	14,929,700
Thee........	„	938,800	1,686,900	138,500
Cacao........	„	1,883,400	448,800	165,000
Reis	„	9,459,800	1,076,000	477,200
Baumwolle ...	„	17,659,800	6,277,500	10,003,100
Häute, Amerik..	„	6,561,100	2,409,300	1,018,900
„ Ostind..	„	1,482,900	521,300	670,900
Sohlleder.....	„	662,300	434,600	214,900
Hörner.......	St.	936,491	159,700	36,237
Taback	℔	13,996,200	4,046,800	3,064,800
Cigarren	St.	31,720,000	864,400	8,822,000
Elephantenzähne.	℔	76,200	222,300	16,600
Perlmutterschaal.	„	261,200	51,000	17,500
Stuhlrohr	„	734,600	59,800	—
Camphor	„	134,400	236,200	2,600
Zinn	„	522,200	265,600	276,800
Salpeter......	„	1,521,900	254,000	790,600
Cocusnußöl ...	„	198,000	52,500	68,600
Palmöl	„	1,080,800	237,700	189,400
Indigo	„	1,929,200	6,812,000	1,708,200
		Transport	57,219,300	

	Gesammt-Einfuhr Quantität	Werth in Bco. ℳ	davon Transito Quantität
Transport	....	57,219,300	
Cochenille ..... ℔	197,100	633,100	138,800
Blauholz ..... „	11,177,400	498,000	268,100
Gelbholz...... „	1,773,600	70,400	40,400
Rothholz ..... „	3,187,700	320,000	588,400
Quercitron.... „	1,003,900	60,300	24,200
Honig .... „	418,600	68,000	28,600
Pfeffer .... „	1,758,200	409,300	786,400
Piment....... „	579,900	109,700	57,200
Ingber....... „	336,000	40,600	37,200
Cassia lignea .. „	653,000	426,400	135,700
Caneel .... „	84,100	68,700	27,600
Cardamom .... „	81,500	115,600	7,700
Nelken .... „	278,800	216,500	105,800
Macis .... „	59,000	83,500	47,600
Muscat Nüsse . „	70,100	108,800	55,700
Thran..... Steck.	222,200	1,345,000	55,000
Heringe .... Ton.	21,824	383,800	4,099
Wallfischbarden ℔	530,800	379,300	11,900
Arrac........Lgl.	450	78,700	213
Rum........ Stk.	6,450	843,000	648
Wein .... Oxh.	62,690	3,500,000	19,160
Fr. Brantwein. Geb.	583	76,500	138
Cognac...... „	1,016	175,000	280
Sprit....... „	1,517	311,100	289
Genever..... „	718	62,800	411
Baumöl...... ℔	1,923,200	818,600	945,900
Corinthen..... „	1,639,700	400,000	932,700
Rosinen ...... „	7,908,400	835,400	3,459,800
Mandeln ..... „	1,000,200	577,500	400,100
Südfrüchte....Kist.	38,124	420,000	12,570
Gallen .... ℔	132,300	63,700	89,600
	Transport	70,718,600	

	Gesammt-Einfuhr Quantität	Werth in Bco.-₰	davon Transito Quantität
Transport	....	70,718,600	
Seide........ ℔	89,600	1,209,000	59,600
Quecksilber.... „	84,000	235,200	46,000
Blei......... „	1,140,200	155,800	281,700
Eisen........ „	29,358,000	1,637,000	4,875,800
Steinkohlen ... Last	68,343	1,330,000	—
Salz .... „	1,516	105,200	440
Pottasche..... ℔	1,541,400	264,700	178,400
Talg .... „	439,700	123,400	116,300
Hanf .... „	1,372,800	286,100	672,900
Flachs .... „	192,300	77,800	131,100
Tauwerk...... „	1,995,200	396,000	590,100
Theer u. Steinkohlentheer .. Ton.	10,053	89,400	517
Pech u. Steinkohlen-Pech ..... Ton.	3,534	58,600	1,340
Talglichte..... ℔	113,900	44,700	6,100
Wachs .... „	185,100	218,500	86,000
Kleesaat...... „	9,486,600	2,644,500	1,442,800
Pferdehaare ... „	204,800	150,500	27,600
Hopfen....... „	259,500	91,900	99,300
		79,836,900	
Twist...... ca. ℔	38,700,000	23,220,000 *)	
Manufacturwaaren	....	36,000,000 *)	
Diverse Waaren...	....	30,000,000 *)	
Zusammen ca. Bco.-₰		169,056,900	

*) Diese Angaben können hier, wie auch bei den folgenden Jahren, nur als Versuch einer approximativen Werthschätzung gelten, während die Werthangaben bei den übrigen Artikeln sich auf die beim hiesigen Zollbureau gemachten Declarationen begründen.

Uebersicht der Einfuhr ausländischer Handelsartikel in Hamburg,

während der Jahre 1841 — 1843,

nebst Angabe des approximativen Werthes und des davon als Transito=Gut durchgeführten Quantums,

(die Beiladungen für Altona eingeschlossen.)

1842.

	Gesammt=Einfuhr Quantität	Werth in Bco.-ℳ	davon Transito Quantität
Roher Zucker .. ℔	72,993,500	9,420,000	3,055,500
Bastern u. Farin „	365,300	36,300	9,200
Raff. Zucker... „	18,549,800	2,830,000	989,100
Syrup .... „	4,466,000	354,000	373,500
	96,374,600	12,640,300	4,427,300
Caffe .... ℔	67,096,600	15,984,000	11,729,100
Thee .... „	1,113,100	1,723,000	187,400
Cacao........ „	1,116,700	232,200	52,000
Reis......... „	12,007,200	1,255,500	2,099,700
Baumwolle.... „	16,994,500	5,087,800	10,735,500
Häute, Amerik.. „	4,508,100	1,505,500	865,600
„ Ostind.. „	871,000	320,000	563,400
Sohlleder..... „	712,300	429,600	171,200
Hörner ....St.	1,138,689	197,400	85,101
Taback .... ℔	14,988,100	3,645,000	3,705,100
Cigarren......St.	39,730,000	1,125,000	12,857,000
Elephantenzähne. ℔	161,100	346,100	92,700
Perlmutterschaal. „	113,500	19,600	37,150
Stuhlrohr .... „	1,007,800	89,900	—
Camphor ..... „	165,300	318,800	1,800
Zinn......... „	823,500	373,000	486,000
Salpeter...... „	2,339,900	376,600	813,000
Cocusnußöl ... „	232,000	61,400	44,600
Palmöl.. .... „	307,400	51,600	161,100
Indigo....... „	2,134,000	6,506,000	1,880,500
	Transport	52,288,300	

	Gesammt-Einfuhr Quantität	Werth in Bco. ℳ	davon Transito Quantität
Transport	....	52,288,300	
Cochenille ..... ℔	151,200	439,200	131,300
Blauholz ..... „	4,361,600	168,800	8,500
Gelbholz...... „	2,163,500	81,600	83,500
Rothholz .... „	2,858,900	217,000	384,200
Quercitron.... „	1,164,200	61,600	6,100
Honig........ „	989,300	149,000	69,800
Pfeffer .... „	1,403,100	276,600	524,300
Piment....... „	567,900	93,000	49,200
Ingber. .... „	240,600	29,100	15,500
Cassia lignea .. „	690,100	408,400	127,800
Caneel ...... „	20,600	36,500	11,150
Cardamom .... „	31,400	42,400	3,950
Nelken .... „	128,300	78,400	67,900
Macis .... „	80,500	121,600	65,450
Muscat Nüsse . „	61,800	99,300	45,550
Thran...... Steck.	124,600	811,000	26,400
Heringe...... Ton.	31,027	516,600	11,043
Wallfischbarden ℔	411,300	410,500	42,900
Arrac .... Lgl.	536	84,200	293
Rum...... Stk.	3,812	434,200	766
Wein....... Orh.	43,470	2,750,000	12,210
Fr. Brantwein Geb.	391	50,400	135
Cognac ...... „	599	96,500	88
Sprit........ „	900	159,400	84
Genever ...... „	1,068	100,000	777
Baumöl...... ℔	3,298,600	1,054,000	1,613,800
Corinthen...... „	2,307,600	402,300	1,334,200
Rosinen ...... „	7,932,100	728,300	3,965,200
Mandeln ..... „	1,779,100	730,100	886,300
Südfrüchte....Kist.	38,948	425,000	18,296
Gallen....... ℔	112,400	44,700	62,200
	Transport	63,388,000	

	Gesammt-Einfuhr Quantität	Werth in Bco. ℋ	davon Transito Quantität
Transport	....	63,388,000	
Seide .... ℔	135,900	1,714,500	114,800
Quecksilber .... „	12,200	35,100	—
Blei .... „	2,205,800	280,000	928,200
Eisen .... „	39,918,500	1,785,000	9,225,600
Steinkohlen ... Last	63,827	1,210,000	—
Salz .... „	1,600	99,000	484
Pottasche ..... ℔	1,779,500	331,500	333,400
Talg......... „	470,300	122,700	79,000
Hanf .... „	1,169,100	240,400	441,700
Flachs .... „	335,000	130,300	284,900
Tauwerk...... „	2,081,700	370,200	44[illegible],100
Theer und Steinkohlentheer ... Ton.	9,102	78,700	1,778
Pech u. Steinkohlen-Pech...... Ton.	1,911	30,300	327
Talglichte . .. ℔	56,200	21,200	13,500
Wachs .... „	140,600	138,500	42,400
Kleesaat ...... „	6,097,500	1,772,000	1,377,900
Pferdehaare ... „	223,000	116,000	14,750
Hopfen .... „	604,200	285,700	177,500
		72,149,100	
Twist.......ca. ℔	43,100,000	25,800,000 *)	
Manufacturwaaren	....	36,000,000 *)	
Diverse Waaren...	....	27,000,000 *)	
Zusammen ca. Bco. ℋ		160,949,100	

*) S. d. A. zu Seite 146.

Uebersicht der Einfuhr ausländischer Handelsartikel in Hamburg,

während der Jahre 1841 — 1843,

nebst Angabe des approximativen Werths und des davon als Transito-Gut durchgeführten Quantums,

(die Beiladungen für Altona eingeschlossen.)

1843.

		Gesammt-Einfuhr Quantität	Werth in Bco.-ℳ	davon Transito Quantität
Roher Zucker ..	℔	74,367,100	10,620,000	4,414,500
Bastern u. Farin	„	524,200	43,300	—
Raff. Zucker...	„	21,891,800	3,462,000	1,729,000
Syrup	„	3,173,600	247,000	312,200
		99,956,700	14,372,300	6,455,700
Caffe	℔	63,603,700	13,178,000	10,140,900
Thee.........	„	1,248,700	1,400,000	276,100
Cacao.........	„	2,151,600	457,800	20,000
Reis..........	„	9,737,000	910,300	234,400
Baumwolle ...	„	23,440,000	6,117,000	11,901,800
Häute, Amerik..	„	6,818,100	2,115,600	1,467,600
„ Ostind..	„	382,800	105,300	125,400
Sohlleder.....	„	772,400	452,500	194,300
Hörner.......	St.	807,546	168,600	19,769
Taback	℔	15,905,400	4,026,000	4,130,300
Cigarren	St.	44,752,500	1,115,300	18,088,750
Elephantenzähne.	℔	110,600	308,300	46,550
Perlmutterschaal.	„	138,800	16,700	15,900
Stuhlrohr	„	1,246,100	109,000	900
Camphor	„	157,300	219,300	3,650
Zinn.........	„	648,600	252,300	343,700
Salpeter......	„	4,603,300	564,200	1,376,000
Cocusnußöl ...	„	536,000	132,600	203,900
Palmöl.......	„	1,276,400	242,200	577,300
Indigo	„	1,458,700	5,120,000	1,278,400
		Transport	51,383,300	

	Gesammt-Einfuhr Quantität	Werth in Bco. ℳ	davon Transito Quantität
Transport	....	51,383,300	
Cochenille ..... ℔	144,700	484,800	120,250
Blauholz ..... „	3,587,900	151,100	28,900
Gelbholz...... „	1,033,900	41,500	110,900
Rothholz ..... „	3,861,300	275,000	189,600
Quercitron.... „	352,200	15,900	—
Honig........ „	567,400	75,200	58,000
Pfeffer....... „	742,500	140,500	141,100
Piment....... „	1,000,200	160,800	152,200
Ingber....... „	158,000	16,800	6,900
Cassia lignea .. „	965,600	415,000	256,000
Caneel .... „	30,200	83,400	19,900
Cardamom .... „	23,100	41,400	2,000
Nelken .... „	245,500	136,400	99,200
Macis .... „	63,600	85,100	49,750
Muscat Nüsse . „	96,100	119,400	65,600
Thran...... Steck.	134,534	840,000	46,390
Heringe...... Ton.	32,449	478,300	12,031
Wallfischbarden. ℔	439,100	547,000	101,100
Arrac........ Lgl.	412	57,700	228
Rum........ Stk.	4,840	526,400	961
Wein....... Oxh.	41,255	3,251,000	13,535
Fr. Brantwein Geb.	322	37,900	113
Cognac ..... „	774	103,500	115
Sprit....... „	826	160,000	104
Genever..... „	1,021	106,400	780
Baumöl...... ℔	2,686,600	744,900	1,304,300
Corinthen..... „	4,326,200	498,200	2,496,000
Rosinen ...... „	5,648,400	680,500	2,392,400
Mandeln..... „	1,468,600	494,900	619,400
Südfrüchte.... Kist.	46,689	500,000	20,433
Gallen .... ℔	91,700	30,800	63,050
	Transport	62,683,100	

	Gesammt-Einfuhr Quantität	Werth in Bco.-℔	davon Transito Quantität
Transport	....	62,383,100	
Seide........ ℔	121,500	1,479,000	96,200
Quecksilber.... „	52,400	163,200	36,550
Blei......... „	1,624,200	194,200	561,500
Eisen........ „	38,169,100	1,508,000	9,124,700
Steinkohlen... Last	64,600	1,195,000	—
Salz........ „	1,718	98,900	240
Pottasche..... ℔	1,546,900	250,500	444,900
Talg......... „	508,700	128,200	26,000
Hanf........ „	1,174,700	190,200	633,000
Flachs....... „	330,300	124,000	288,700
Tauwerk...... „	1,599,400	265,600	328,100
Theer und Steinkohlentheer....Ton.	12,301	91,400	3,764
Pech u. Steinkohlen-Pech......Ton.	1,712	21,000	466
Talglichte..... ℔	21,300	8,000	2,200
Wachs....... „	136,100	148,400	57,800
Kleesaat...... „	3,908,800	1,166,000	566,000
Pferdehaare... „	161,000	102,400	17,100
Hopfen....... „	546,700	173,200	152,700
		69,990,300	
Twist..... .ca.℔	36,500,000	21,900,000 *)	
Manufacturwaaren	....	34,000,000 *)	
Diverse Waaren...	....	29,000,000 *)	
Zusammen ca. Bco.-℔		154,890,300	

*) S. d. A. zu Seite 146.

Ueberſicht der Durchſchnittspreiſe von einigen der wichtigſten ausländiſchen Handels-Artikel während der Jahre 1839—1843 *)

	1839	1840	1841	1842	1843
Zucker, roher .	$5\frac{11}{16}$ ₰	$5\frac{3}{16}$ ₰	$4\frac{5}{8}$ ₰	$4\frac{3}{16}$ ₰	$4\frac{5}{8}$ ₰
Baſtern&Farin	$4\frac{9}{16}$ ₰	4 ₰	$3\frac{3}{8}$ ₰	$3\frac{3}{16}$ ₰	$2\frac{11}{16}$ ₰
Syrup .. Crt.	10 ℳ 14 ß	12 ℳ 14 ß	12 ℳ 1 ß	10 ℳ 3 ß	10 ℳ
Raffi. Zucker . .	$6\frac{11}{16}$ ₰	$6\frac{1}{4}$ ₰	$5\frac{3}{4}$ ₰	$4\frac{15}{16}$ ₰	$5\frac{1}{8}$ ₰
Caffe	$5\frac{1}{8}$ ß	$4\frac{3}{4}$ ß	$4\frac{1}{2}$ ß	$3\frac{13}{16}$ ß	$3\frac{3}{8}$ ß
Thee	$22\frac{3}{8}$ ß	$26\frac{3}{4}$ ß	$28\frac{3}{4}$ ß	25 ß	18 ß
Cacao	$3\frac{7}{8}$ ß	$4\frac{3}{8}$ ß	$3\frac{13}{16}$ ß	$3\frac{3}{8}$ ß	$3\frac{7}{16}$ ß
Taback	5 ß	$4\frac{11}{16}$ ß	$4\frac{5}{8}$ ß	$3\frac{15}{16}$ ß	$4\frac{1}{8}$ ß
Cigarren . . .	29 ℳ 1 ß	27 ℳ 3 ß	27 ℳ 4 ß	28 ℳ 10 ß	25 ℳ 3 ß
Baumwolle . .	$7\frac{9}{16}$ ß	$5\frac{11}{16}$ ß	$5\frac{11}{16}$ ß	$4\frac{13}{16}$ ß	$4\frac{3}{16}$ ß
Reis	15 ℳ 11 ß	11 ℳ 13 ß	11 ℳ 6 ß	10 ℳ 9 ß	9 ℳ 7 ß
Häute	$6\frac{9}{16}$ ß	$6\frac{3}{4}$ ₰	$5\frac{13}{16}$ ß	$5\frac{7}{16}$ ß	5 ß
Sohlleder	$9\frac{1}{8}$ ß	$9\frac{7}{8}$ ß	$10\frac{1}{2}$ ß	$9\frac{3}{4}$ ß	$9\frac{7}{16}$ ß
Hörner	16 ℳ 10 ß	16 ℳ 11 ß	17 ℳ 1 ß	17 ℳ 8 ß	21 ℳ 1 ß
Elephant.zähne	$45\frac{1}{4}$ ß	$47\frac{3}{4}$ ß	$46\frac{1}{4}$ ß	$34\frac{3}{4}$ ß	45 ß
Perlmutterſch.	$6\frac{1}{4}$ ß	$2\frac{5}{8}$ ß	$3\frac{1}{8}$ ß	$2\frac{13}{16}$ ß	$1\frac{15}{16}$ ß
Stuhlrohr . . .	8 ℳ 8 ß	8 ℳ 14 ß	8 ℳ 4 ß	9 ℳ	8 ℳ 14 ß
Camphor	$22\frac{7}{8}$ ß	31 ß	$28\frac{1}{2}$ ß	$31\frac{13}{16}$ ß	$22\frac{9}{16}$ ß
Cocosnuß-Oel	34 ℳ 9 ß	29 ℳ 1 ß	26 ℳ 12 ß	27 ℳ 5 ß	25 ℳ
Palm-Oel . . .	25 ℳ 12 ß	23 ℳ 4 ß	22 ℳ 3 ß	16 ℳ 15 ß	19 ℳ 3 ß
Indigo	4 ℳ 5 ß	4 ℳ 2 ß	3 ℳ 9 ß	3 ℳ 1 ß	3 ℳ 9 ß
Cochenille	4 ℳ 13 ß	3 ℳ 13 ß	3 ℳ 4 ß	2 ℳ 15 ß	3 ℳ 6 ß
Blauholz	6 ℳ 10 ß	5 ℳ 12 ß	4 ℳ 8 ß	3 ℳ 15 ß	4 ℳ 4 ß
Gelbholz	5 ℳ 15 ß	5 ℳ 2 ß	4 ℳ	3 ℳ 13 ß	4 ℳ 1 ß
Rothholz . . .	14 ℳ 4 ß	11 ℳ 2 ß	10 ℳ 3 ß	7 ℳ 11 ß	7 ℳ 3 ß
Quercitron . . .	10 ℳ 12 ß	7 ℳ 2 ß	6 ℳ 2 ß	5 ℳ 6 ß	4 ℳ 10 ß
Pfeffer	$4\frac{1}{4}$ ß	4 ß	$3\frac{3}{4}$ ß	$3\frac{3}{16}$ ß	$3\frac{1}{16}$ ß
Piment	$3\frac{5}{16}$ ß	$3\frac{1}{16}$ ß	$3\frac{1}{16}$ ß	$2\frac{5}{8}$ ß	$2\frac{5}{8}$ ß
Ingber	$2\frac{1}{8}$ ß	$1\frac{7}{8}$ ß	$1\frac{15}{16}$ ß	$1\frac{15}{16}$ ß	$1\frac{11}{16}$ ß
Caneel	4 ℳ 3 ß	3 ℳ 12 ß	$13\frac{1}{4}$ ß	$28\frac{3}{4}$ ß	$44\frac{5}{8}$ ß
Cardamom . . .	25 ß	27 ß	23 ß	$21\frac{3}{4}$ ß	29 ß
Caſſia	$7\frac{1}{4}$ ß	$8\frac{15}{16}$ ß	$10\frac{9}{16}$ ß	$9\frac{9}{16}$ ß	$6\frac{15}{16}$ ß

*) Die Preiſe ſind ermittelt nach dem Total-Durchſchnitt der innerhalb des ganzen Jahres von den genannten Handelsartikeln bei dem hieſigen Zollcomptoire nach dem laufenden Börſenpreiſe auf Bürger-Eid gemachten Werth-Declarationen.

	1839	1840	1841	1842	1843
Nelken	10½ ß	10¾ ß	12½ ß	9⅞ ß	9 ß
Macis	29 ß	26½ ß	23 ß	24½ ß	21½ ß
Muscatnüsse..	27½ ß	31½ ß	25 ß	26 ß	20 ß
Gallen	54 ℔ 12 ß	51 ℔ 6 ß	48 ℔ 11 ß	40 ℔ 3 ß	33 ℔ 15 ß
Wein ... Crt.	28⅙ ℘	27 ℘	22⅜ ℘	27⅔ ℘	29⅜ ℘
Franzbranntwein pr. $\frac{40}{4}$ „	107 ℔ 8 ß	91 ℔ 12 ß	87 ℔ 1 ß	93 ℔ 8 ß	90 ℔ 5 ß
Cognac.....„	135 ℔ 8 ß	159 ℔ 11	146 ℔ 14	144 ℔ 8 ß	122 ℔ 9 ß
Spriet .....„	127 ℔ 8 ß	121 ℔ 1 ß	108 ℔ 7 ß	88 ℔ 3 ß	88 ℔ 9 ß
Rum .....„	108 ℔ 4 ß	98 ℔ 6 ß	95 ℔ 8 ß	77 ℔ 15 ß	77 ℔ 10 ß
Arrac . pr. ¼ „	4 ℔ 1 ß	3 ℔ 14 ß	3 ℔ 1 ß	2 ℔ 12 ß	2 ℔ 7 ß
Genever pr. $\frac{30}{4}$ „	75 ℔ 12 ß	78 ℔ 4 ß	68 ℔ 3 ß	72 ℔ 15 ß	69 ℔ 3 ß
Baumöl	30 ℔ 15 ß	36 ℔ 15 ß	43 ℔	32 ℔ 4 ß	28 ℔
Corinthen	32 ℔ 13 ß	34 ℔ 1 ß	24 ℔ 10 ß	17 ℔ 10 ß	11 ℔ 10 ß
Rosinen	11 ℔ 13 ß	13 ℔ 2 ß	10 ℔ 11 ß	9 ℔ 4 ß	12 ℔ 3 ß
Mandeln ...	48 ℔ 12 ß	45 ℔	58 ℔ 5 ß	41 ℔ 12 ß	34 ℔ 2 ß
Seide	14 ℔ 9 ß	14 ℔ 1 ß	13 ℔ 10 ß	12 ℔ 7 ß	12 ℔ 5 ß
Hopfen	1⅞ ß	4¾ ß	5¾ ß	7⅝ ß	5⅛ ß
Honig	17 ℔ 11 ß	17 ℔ 9 ß	16 ℔ 6 ß	15 ℔ 3 ß	13 ℔ 6 ß
Wachs	15¾ ß	16½ ß	19 ß	15⅞ ß	17⅝ ß
Wallfischbarden ..	70 ℔ 9 ß	72 ℔ 8 ß	72 ℔ 3 ß	100 ℔ 13	125 ℔ 12
Thran pr. 6 Steck.	37 ℔ 10 ß	37 ℔ 6 ß	36 ℔ 11 ß	39 ℔ 7 ß	37 ℔ 13 ß
Heringe	18 ℔ 7 ß	16 ℔ 9 ß	17 ℔ 12 ß	16 ℔ 13 ß	14 ℔ 14 ß
Salz	64 ℔ 7 ß	66 ℔	70 ℔ 1 ß	62 ℔ 8 ß	58 ℔ 3 ß
Pottasche	14 ℔ 5 ß	15 ℔ 3 ß	17 ℔ 6 ß	18 ℔ 13 ß	16 ℔ 6 ß
Talg	29 ℔ 1 ß	30 ℔ 1 ß	28 ℔ 5 ß	26 ℔ 5 ß	25 ℔ 8 ß
Hanf	21 ℔ 9 ß	21 ℔ 14 ß	21 ℔ 1 ß	20 ℔ 12 ß	16 ℔ 6 ß
Tauwerk	20 ℔ 5 ß	20 ℔ 15 ß	20 ℔ 1 ß	17 ℔ 15 ß	16 ℔ 12 ß
Eisen	7 ℔ 1 ß	6 ℔ 1 ß	5 ℔ 10 ß	4 ℔ 8 ß	4 ℔
Blei	12 ℔ 6 ß	12 ℔ 8 ß	13 ℔ 13 ß	12 ℔ 13 ß	12 ℔ 1 ß
Zinn	8½ ß	8¼ ß	8¼ ß	7$\frac{5}{16}$ ß	6$\frac{5}{16}$ ß
Quecksilber ...	43¾ ß	45½ ß	45¼ ß	46⅜ ß	50⅜ ß
Salpeter, roher	17 ℔ 6 ß	13 ℔ 13 ß	15 ℔ 11 ß	15 ℔ 7 ß	11 ℔ 11 ß
do. raffinirt	22 ℔	21 ℔ 5 ß	23 ℔ 7 ß	24 ℔ 6 ß	21 ℔ 9 ß

Vergleichende Uebersicht der Einfuhr einiger Haupt-Handelsartikel in Hamburg-Altona, Bremen, Stettin, Triest und Antwerpen, während der Jahre 1840 — 1844.

Baumwolle.

	1840.	1841.	1842.	1843.	1844.
Hamburg-Altona:					
Nordamerikanische	20,744 Ballen.	13,577 Ballen.	12,653 Ballen.	26,240 Ballen.	22,179 Ballen.
Brasil	966 „	1,177 „	1,387 „	2,975 „	442 „
West-Indische	5,051 „	9,403 „	8,609 „	6,276 „	6,865 „
Ost-Indische	100 „	— „	1,126 „	— „	— „
Diverse von Europäischen Häfen	47,222 „	39,865 „	37,116 „	40,650 „	35,511 „
	74,083 Ballen.	64,022 Ballen.	60,891 Ballen.	76,141 Ballen.	64,997 Ballen.
Bremen:	9,322 „	8,602 „	12,961 „	20,099 „	12,744 „
Stettin:	5,575 Ctr	2,371 Ctr	5,455 Ctr	3,746 Ctr	1,194 Ctr
Triest:	86,300 Ballen.	56,700 Ballen.	122,400 Ballen.	140,300 Ballen.	79,700 Ballen.
Antwerpen:	53,044 „	40,916 „	33,785 „	41,227 „	38,183 „

Zucker.

	1840.	1841.	1842.	1843.	1844.
Hamburg-Altona:					
Brasil	27,926 Kisten.	20,146 Kisten.	22,178 Kisten.	16,146 Kisten.	16,718 Kisten.
	7,602 Fässer.	2,353 Fässer.	3,469 Fässer.	6,988 Fässer.	1,591 Fässer.
	2,644 Säcke.	3,055 Säcke.	601 Säcke.	1,382 Säcke.	622 Säcke
Havana	109,760 Kisten.	75,988 Kisten.	114,983 Kisten.	120,083 Kisten.	69,298 Kisten.
Portorico	1,411 Fässer.	231 Fässer.	1,773 Fässer.	4,112 Fässer.	434 Fässer.
Ost-Indische	14,941 Säcke.	19,050 Säcke.	12,942 Säcke.	10,013 Säcke.	10,925 „
	2,451 Körbe.	4,994 Körbe.	3,745 Körbe.	6,585 Fässer.	7,428 Körbe.
Diverse	4,832 Fässer.	5,770 Fässer.	404 Fässer.	1,816 „	271 Fässer.
	3,192 Kisten.	2,161 Kisten.	1,868 Kisten.	4,612 Kisten.	1,256 Kisten.
	417 Säcke.	5,530 Säcke.	109 Säcke.	1,293 Säcke.	7,850 Säcke.
	1,867 Körbe.	94 Körbe.	363 Körbe.	1,631 Körbe.	—
Raffinirte in Broden.... ca.	10,000,000 fl.	11,000,000 fl.	13,000,000 fl.	16,000,000 fl.	12,500,000 fl.
Syrup	2,900 Gebinde.	2,500 Gebinde.	3,372 Gebinde.	2,759 Gebinde.	3,943 Gebinde.
ca.	101,500,000 fl.	80,000,000 fl.	94,000,000 fl.	100,000,000 fl.	71,000,000 fl.
Bremen:					
Roher Zucker ... ca.	14,000,000 „	12,000,000 „	13,500,000 „	17,000,000 „	13,500,000 „
Raffinirter Zucker .... Broden	—	274,750	184,700	168,000	48,200
Fässer Kisten und Körbe	—	12,251	13,448	13,372	4,524
Stettin:					
Roher Zucker	119,916 Ctr.	122,977 Ctr.	261,361 Ctr.	254,150 Ctr.	306,825 Ctr.
Raffinirter Zucker	112,921 „	125,859 „	8,871 „	12,978 „	2,896 „
Triest:					
Roher Zucker	420,050 Ctr.	338,400 Ctr.	344,000 Ctr.	531,600 Ctr.	462,000 Ctr.
Raffinirter Zucker	86,000 „	154,950 „	112,000 „	108,400 „	89,500 „
Antwerpen:					
Roher Zucker ... ca.	35,306,000 fl.	32,919,000 fl.	27,577,000 fl.	45,975,000 fl.	48,028,000 fl.

Caffe.

	1840.		1841.		1842.		1843.		1844.	
Hamburg-Altona:	Fässer.	Säcke.	Fässer.	Säcke.	Fässer.	Säcke.	Fässer.	Säcke.	Fässer.	Säcke.
Brasil	106	228,498	290	274,169	155	259,054	218	254,777	26	198,791
Domingo	—	95,655	56	53,310	9	53,162	—	42,304	7	52,914
Havana	21	22,955	28	8,737	59	18,428	33	24,963	227	10,764
Cuba	1717	1,280	1938	458	1767	1,886	1735	1,097	1325	923
Laguayra	210	44,046	910	49,363	1496	55,198	704	69,696	2004	56,731
Portorico	1433	12,124	1184	10,447	3272	28,935	1636	13,600	3455	24,075
Ost-Indischer	590	70,390	500	113,207	86	91,418	81	68,188	22	89,798
Diverse	82	2,024	115	10,991	214	3,845	250	12,989	38	8,247
	4159	440,972	5021	510,682	7058	511,926	4657	487,614	7104	442,243
ca.	62,500,000 ℔.		72,000,000 ℔.		73,200,000 ℔.		68,600,000 ℔.		62,700,000 ℔.	
Bremen: ca.	15,856,000 „		14,340,000 „		15,550,000 „		13,000,000 „		12,600,000 „	
Stettin:	10,985 Ctr.		14,279 Ctr.		25,285 Ctr.		31,718 Ctr.		46,427 Ctr.	
Triest:	274,600 „		184,570 „		249,375 „		222,000 „		216,000 „	
Antwerpen:	191,026 Säcke.		139,783 Säcke.		263,931 Säcke.		152,498 Säcke.		246,190 Säcke.	

Thran.

	1840.	1841.	1842.	1843.	1844.
Hamburg-Altona:					
blanker	16,900 Tonnen.	16,000 Tonnen.	6,600 Tonnen.	5,000 Tonnen.	9,050 Tonnen.
brauner und Leber	14,800 „	14,500 „	12,300 „	17,500 „	19,400 „
Südsee	3,500 Fässer.	5,050 Fässer.	3,070 Fässer.	3,530 Fässer.	2,620 Fässer.
Bremen:	32,440 Tonnen.	38,675 Tonnen.	33,380 Tonnen.	34,825 Tonnen.	28,700 Tonnen.
Stettin	80,130 Ctr.	145,849 Ctr.	70,341 Ctr.	110,645 Ctr.	74,437 Ctr.

Reis.

	1840.	1841.	1842.	1843.	1844.
Hamburg-Altona:	9,508/1 Tonnen. 676/2 „ 25,000 Säcke.	10,741/1, 1,007/2, 355/3 Tonnen. 20,704 S. 50 F.	8,530/1, 642/2, 785/3 Tonnen. 43,113 S, 30 F.	8,640/1, 574/2, 909/3 Tonnen 36,000 S. 51 F.	7,580/1, 309/2, 100/3 Tonnen. 53,530 Säcke.
Bremen:	3,466/1 Tonnen. 238/2, 150/4 T. 10,307 Säcke.	6,926/1 Tonnen. 1,027/2 „ 3,120 Säcke.	7,370/1 Tonnen. 609/2 „ 3,597 Säcke.	9,726/1 Tonnen. 1,116/2 „ 5,938 Säcke.	6,497/1 Tonnen. 956/2 T. 4500 Bs. 9,535 Säcke.
Stettin:	28,346 Ctr.	34,516 Ctr.	42,793 Ctr.	60,295 Ctr.	65,907 Ctr.
Triest:	46,856 „	42,250 „	42,700 „	47,355 „	51,650 „
Antwerpen:	9,424 Tonnen. 35,443 Säcke.	5,983 Tonnen. 38,511 Säcke.	8,382 Tonnen. 25,391 Säcke.	9,051 Tonnen. 48,514 Säcke.	14,508 Tonnen. 15,973 Säcke.

Häute.

	1840.	1841.	1842.	1843.	1844.
Hamburg-Altona:	245,400 Stück.	442,800 Stück.	297,500 Stück.	396,000 Stück.	322,818 Stück.
Bremen:	53,594 „	121,351 „	81,246 „	83,267 „	63,093 „
Stettin:	1,984 Ctr.	3,318 Ctr.	2,197 Ctr.	2,356 Ctr.	2,079 Ctr.
Triest:	91,562 Stück.	134,848 Stück.	194,064 Stück.	208,085 Stück.	151,393 Stück.
Antwerpen:	293,675 „	709,555 „	492,924 „	727,330 „	556,942 „

Taback.

	1840.	1841.	1842.	1843.	1844.
Hamburg-Altona:					
Varinas Canaster	5,077 Körbe.	4,541 Körbe.	7,686 Körbe.	8,239 K. 282S	14,326 K. 553S.
Portorico in Rollen	7,200 Rollen.	5,720 Rollen.	10,624 Rollen.	2,550 Rollen.	2,272 Rollen.
do. in Blättern	16,962 Packen.	19,091 Packen.	23,328 Packen.	27,313 Packen.	22,461 Packen.
Maryland & Ohio	229 Fässer.	— Fässer.	372 Fässer.	—	356 Fässer.
Virginy & Kentucky	2,512 „	1,928 „	3,872 „ 258P	1,456 Fässer.	2,619 F. 150P
Amerikanische Stengel	5 „ 125P.	61 „ 492P.	48 „ 421 „	14 „ 166P.	63 „ 265 „
Spanische Stengel	3,622 Sur.	7,070 Suronen.	2,897 Suronen.	4,550 Suronen.	4,067 Packen.
Havana & Cuba	6,917 „ 106K.	10,455 „	6,937 „ 57K.	13,834 „ 9 K.	21,203 Sur. 6K.
Domingo	3,225 „	10,564 „	9,744 „	18,284 „	10,098 „
Brasil-Blätter	134 Packen.	727 Packen.	2,908 Packen.	4,130 Packen.	3,224 Packen.
Brasil-Rollen	5,674 Rollen.	2,531 Rollen.	5,724 Rollen.	6,744 Rollen.	4,569 Rollen.
Bremen:	21,865 Fässer.	28,301 Fässer.	35,508 Fässer.	31,509 Fässer.	31,806 Fässer.
	17,384 Ballen.	19,351 Ballen.	23,661 Ballen.	25,999 Ballen.	23,992 Ballen.
	242 Kisten.	315 Kisten.	2,075 Kisten.	1,579 Kisten.	2,064 Kisten.
	9,371 Suronen.	22,200 Suronen.	15,420 Suronen.	24,469 Suronen.	13,868 Suronen.
	10,721 Körbe.	5,503 Körbe.	8,092 Körbe.	9,025 Körbe.	10,988 Körbe.
	5,267 Rollen.	1,410 Rollen.	1,702 Rollen.	—	—
Stettin:					
Tabacksblätter	253 Ctr.	634 Ctr.	3,145 Ctr.	1,069 Ctr.	789 Ctr.
Tabacksfabrikate	2,038 „	2,261 „	1,482 „	1,642 „	2,131 „
Triest: Tabacksblätter	55,100 „	87,410 „	68,564 „	81,000 „	79,180 „
Tabacksfabrikate	26,331 „	20,123 „	27,923 „	30,100 „	35,930 „
Antwerpen:	7,394 Colli.	9,037 Colli.	12,954 Colli.	15,609 Colli.	4,715 Colli.

Einfuhr und Ausfuhr inländischer Producte und Industrie-Erzeugnisse.

Für den Deutschen Ausfuhrhandel, sowohl was Landesproducte als Fabrikate anlangt, nimmt Hamburg nach Verhältniß eine noch größere Bedeutung in Anspruch, als hinsichtlich der Versorgung Deutschlands mit seinem Bedarf an ausländischen Waaren. Die Hauptgegenstände der Ausfuhr aus Deutschland über Hamburg sind: Getraide und Oelsaaten aus Holstein, Mecklenburg, Hannover, der Altmark, dem Magdeburgischen, Braunschweig, den Saalgegenden u. w.; Kartoffel- und Fruchtspriet aus den Preußischen Provinzen; Kleesaat aus Schlesien, Böhmen und Sachsen; Nutzholz aus den Preußischen und Anhaltschen Elbgegenden, (zum bedeutenden Theil auch aus Polen); gesalzenes Fleisch und Schinken aus Jütland, Schleswig-Holstein, Hannover, Oldenburg, Westphalen; Butter aus Holstein und Mecklenburg; Schaafwolle aus allen Theilen des Deutschen Inlandes; Zink aus Schlesien; Kümmel, Anis, Fenchel, Oelkuchen, Lumpen, Felle, Knochen und sonstiger thierischer Abfall u. s. w. aus verschiedenen Theilen des Inlandes; — Leinen aus Schlesien, Sachsen, den Wesergegenden; Glas und Glaswaaren aus Böhmen und von der Wesergegend; Baumwollen-, Wollen-, Seiden-, Halbseiden-Fabrikate, Eisenwaaren und sonstige Metallwaaren, Waffen, Lederwaaren, Quincaillerie-Artikel und andere Fabrikate, aus den verschiedenen industriellen Gegenden des Zollvereins.

Getraide.

Wegen des anhaltenden außerordentlichen Bedarfs Englands an ausländischen Getraidezufuhren, während der 4 Jahre 1838 bis 1841, hatte sich die Ausfuhr von Getraide, namentlich Weizen, über Hamburg während der genannten Jahre gegen früher bedeutend gehoben. In den letztverflossenen 3 Jahren, in denen England sich günstiger Erndten erfreuete *) und auch die Getraideverschiffungen nach Frankreich und Belgien keinen großen Umfang erreichten, hat dagegen die Hamburger Getraide-Exportation, sowohl in Quantität und noch mehr dem Geldwerthe nach wieder sehr abgenommen. Nur die Ausfuhr von Gerste nach England ist 1844 von größerer Bedeutung als je zuvor gewesen.

Der 1844 stattgefundenen Einführung einer neuen Kornordnung, so wie einer neuen Kornmaaße, welche mit dem Preußischen Scheffel übereinstimmt, ist bereits früher Erwähnung geschehen.

Die Getraide-Einfuhr und Ausfuhr betrug in den 90 Jahren von 1753 bis 1842 nach 10jährigen Durchschnitten:

---

*) Die Einverzollung von fremden Weizen und Gerste in Großbritannien und Irland betrug:

		Weizen	Gerste
1839	Quarter	2,521,527	594,301
1840	„	2,024,917	619,801
1841	„	2,300,888	222,825
1842	„	2,667,944	49,969
1843	„	869,149	223,543
1844	„	823,271	1,028,902

Die eigene Production Großbritanniens an Weizen wird in guten Jahren auf ca. 20 Millionen Quarter angeschlagen. Deutschland, mit Ausschluß der Oesterreichischen Provinzen, soll nach annähernder Schätzung durchschnittlich jährlich 38 Millionen Scheffel Weizen, 125 Mill. Scheffel Roggen, 43 Mill. Sch. Gerste und 122 Mill. Sch. Hafer produciren; die Oesterreichischen Staaten ca. 30 Mill. Wiener Metzen Weizen, 95 Mill. Roggen und Mais, 80 Mill. Hafer und 40 Mill. Metzen Gerste; Dänemark liefert in gewöhnlichen Jahren einen Ueberschuß der Production zur Ausfuhr von ca. 1,600 000 Sch. Gerste, 800,000 Sch. Hafer, 600,000 Sch. Roggen und 500,000 Sch. Weizen.

	Die Einfuhr		Die Ausfuhr	
	v. Getraide im Ganzen	v. Weizen	v. Getraide im Ganzen	v. Weizen
	Last	Last	Last	Last
1753—1762 durchschnittlich	16,942	4,050	6,682	1,166
1763—1772 „	23,107	6,869	11,783	3,860
1773—1782 „	21,134	7,242	11,459	4,363
1783—1792 „	23,577	9,001	12,263	5,516
1793—1802 „	38,187	18,123	25,301	14,009
1803—1812 „	23,472	7,775	8,654	3,149
1813—1822 „	24,410	9,150	12,088	4,819
1823—1832 „	36,695	18,035	24,436	12,969
1833	31,913	19,561	14,590	8,393
1834	25,772	13,017	11,575	5,989
1835	18,873	8,316	8,757	3,573
1836	35,120	17,116	19,260	8,895
1837	34,199	17,257	18,251	9,687
1838	44,867	31,703	31,730	24,344
1839	57,029	39,815	43,191	33,355
1840	54,653	38,438	44,288	33,103
1841	77,337	54,548	59,487	45,572
1842	39,012	21,828	28,161	16,480
1843	30,260	17,235	15,737	9,831
1844	39,510	13,817	24,474	7,201

Das specielle Verhältniß der hiesigen Getraide-Einfuhr und Ausfuhr der Quantität und dem Werthe nach zeigt nachstehende Zusammenstellung:

1842.

	Einfuhr.		Ausfuhr.	
	Last	Cour.-ℳ	Last	Cour.-ℳ
Weizen	21,828	8,512,920	16,480	6,427,200
Roggen	7,597	2,005,608	6,156	1,625,184
Gerste	3,784	647,064	2,510	429,210
Hafer	2,719	407,850	387	58,050
Erbsen	714	182,070	437	111,435
Bohnen	158	36,972	54	12,636
Malz	105	20,160	54	10,368
Buchweizen	29	5,394	8	1,488
Wicken	543	122,175	533	119,925
Rappsaat	1,535	851,925	1,542	855,810
	39,012	12,792,138	28,161	9,651,306
	od. Bco.-ℳ	10,072,550	od. Bco.-ℳ	7,599,450

	Weizen.	Roggen.	Gerste.	Hafer.	Rappsaat.
	ℛ$	ℛ$	ℛ$	ℛ$	ℛ$
Höchster Preis	115—190	92—108	54—76	50—72	210—215
Niedrigst. Preis	88—128	65—86	43—54	28—50	156—158

1843.

	Einfuhr.		Ausfuhr.	
	Last	Cour.-ℳ	Last	Cour.-ℳ
Weizen	17,235	6,359,715	9,831	3,627,600
Roggen	5,753	1,510,161	2,013	528,400
Gerste	2,366	429,429	1,160	210,500
Hafer	2,651	373,791	752	106,100
Erbsen	793	173,667	613	134,200
Bohnen	185	36,075	135	26,300
Malz	88	17,424	39	7,700
Buchweizen	10	1,920	5	900
Wicken	173	42,558	220	54,100
Rappsaat	1,006	470,808	969	453,500
	30,260	9,415,548	15,737	5,149,300
	od. Bco.-ℳ	7,414,000	od. Bco.-ℳ	4,054,600

	Weizen.	Roggen.	Gerste.	Hafer.	Rappsaat.
	ℛ$	ℛ$	ℛ$	ℛ$	ℛ$
Höchster Preis	134—146	106—108	56—76	40—63	170—182
Niedrigst. Preis	105—107	73—74	50—60	33—53	127—147

1844.

	Einfuhr.		Ausfuhr.	
	Last	Cour.-ℳ	Last	Cour.-ℳ
Weizen	13,817	4,134,500	7,201	2,154,900
Roggen	5,030	1,056,300	1,475	309,750
Gerste	13,803	2,691,585	12,300	2,398,500
Hafer	2,990	391,690	372	48,750
Erbsen	912	198,360	740	160,950
Bohnen	87	18,661	92	19,750
Malz	14	2,982	4	850
Buchweizen	39	7,224	19	3,550
Wicken	548	121,108	539	119,100
Rappsaat	2,270	994,260	1,732	758,600
	39,510	9,616,670	24,474	5,974,700
	od. Bco.-ℳ	7,569,600	od. Bco.-ℳ	4,704,500

	Weizen.	Roggen.	Gerste.	Hafer.	Rappsaat.
	ℛ	ℛ	ℛ	ℛ	ℛ
Höchster Preis	100—142	70—90	55—88	35—60	156—170
Niedrigst. Preis	56—100	50—73	46—62	27—50	114—142

Verglichen mit den 6 vorangegangenen Jahren ergiebt sich folgendes Resultat:

	Einfuhr.		Ausfuhr.	
	Last	Werth ca. Bco. ℳ	Last	Werth ca. Bco. ℳ
1836........	35,120	7,350,000	19,260	4,280,000
1837........	34,199	5,912,500	18,251	3,420,000
1838........	44,867	12,850,000	31,730	9,895,000
1839.......	57,029	17,948,100	43,191	14,227,500
1840........	54,653	15,943,900	44,288	13,344,000
1841........	77,337	21,570,800	59,487	17,252,300
1842........	39,012	10,072,550	28,161	7,799,450
1843........	30,260	7,414,000	15,737	4,054,600
1844........	39,510	7,569,600	24,474	4,704,500

Die höchsten und niedrigsten Preise des besten Weizens (pr. Last in Thalern à 3 ℳ) waren:

1839........212 ℛ........172 ℛ
1840.........188 „ ....130 „
1841........195 „ ....122 „
1842........190 „ ....128 „
1843........146 „ ....107 „
1844........142 „ ....100 „

Der Getraidehandel auf Lieferung in auswärtigen Plätzen, welches Geschäft erst in neuerer Zeit von größerer Wichtigkeit geworden, hat auch während der Jahre 1842 bis 1844 am hiesigen Platze seine Bedeutung beibehalten, ja nach Verhältniß vielleicht an Ausdehnung noch gewonnen.. Ueber die zeitgemäße Feststellung anerkannter Usanzen für diesen Geschäftszweig ist bereits im ersten Abschnitt dieses Buches die Rede gewesen.

Was die mit dem Getraidehandel in naher Beziehung stehende Mehl-Ausfuhr anlangt, so hat dieses Geschäft wohl etwas wieder zugenommen, aber auch bei dem niedrigen Weizen-Preise seine frühere Ausdehnung (namentlich in den Jahren 1837 und 1838) nicht wiedererlangen können. Die Hauptursache davon liegt in der Concurrenz des Nordamerikanischen Mehls sowohl auf den Westindischen und Südamerikanischen Märkten, als auch hinsichtlich der Versorgung der Fischerei bei Newfoundland.

Die hiesige Ausfuhr betrug:

1836	...	ca.	120,000	Fässer, *)	Werth	ca.	Bco.℔	1,900,000
1837	...	„	160,000	„	„	„	„	2,240,000
1838	...	„	110,000	„	„	„	„	2,000,000
1839	...	„	68,613	„	„	„	„	1,083,000
1840	...	„	25,000	„	„	„	„	462,000
1841	...	„	10,000	„	„	„	„	180,000
1842	...	„	25,000	„	„	„	„	430,000
1843	...	„	18,000	„	„	„	„	252,000
1844	...	„	16,000	„	„	„	„	192,000

Die Einfuhr von Kartoffel-, Korn- und Frucht-Spriet und Branntewein aus dem Inlande betrug:

1836	1,844	Geb.,	103,260	Viert.,	Werth	ca.	Bco.℔	132,400
1837	4,115	„	230,450	„	„	„	„	309,800
1838	9,211	„	515,820	„	„	„	„	728,500
1839	13,704	„	767,430	„	„	„	„	1,236,000
1840	4,744	„	242,710	„	„	„	„	420,000
1841	4,865	„	262,830	„	„	„	„	428,500
1842	4,825	„	257,320	„	„	„	„	388,600
1843	3,281	„	175,450	„	„	„	„	265,800

---

*) Die Fässer enthalten 183 ℔ Netto.

Gesalzenes Fleisch, Rauchfleisch und Schinken.

Die Ausfuhr von diesen Artikeln betrug:

1842.

Gesalzenes Ochsenfleisch				
	ca. 7,000 Tonnen.. und 2,000 Tiercen *)	Werth ca. Bco. ℳ		340,800
„ Schweinefleisch				
	ca. 14,000 Tonnen..	„ „ „		507,200
Rauchfleisch...	„ 800,000 ℔	„ „ „		252,800
Schinken.....	„ 40,000 Stück ...	„ „ „		165,000
		Zusammen ca. Bco. ℳ		1,265,800

1843.

Gesalzenes Ochsenfleisch				
	ca. 3,000 Tonnen.. und 1,000 Tiercen..	Werth ca. Bco. ℳ		152,800
„ Schweinefleisch				
	ca. 6,000 Tonnen..	„ „ „		192,000
Rauchfleisch...	„ 100,000 ℔	„ „ „		33,200
Schinken.....	„ 30,000 Stück ...	„ „ „		124,000
		Zusammen ca. Bco. ℳ		502,000

1844.

Gesalzenes Ochsenfleisch				
	ca. 3,000 Tonnen.. und 2,000 Tiercen..	Werth ca. Bco. ℳ		188,800
„ Schweinefleisch				
	ca. 5,000 Tonnen..	„ „ „		176,000
Rauchfleisch...	„ 60,000 ℔	„ „ „		18,000
Schinken.....	„ 15,000 Stück ...	„ „ „		54,000
		Zusammen ca. Bco. ℳ		436,800

*) Die Tonnen enthalten 186 ℔ Netto; die Tiercen 285 ℔ Netto Hamburger Gewicht.

Im Vergleiche mit den vorhergegangenen Jahren zeigt sich bei diesem Exportartikel eine successive bedeutende Abnahme, welche zum großen Theile der Concurrenz der Nordamerikaner auf den transatlantischen Märkten zuzuschreiben sein dürfte. Der Werth der Ausfuhr an gesalzenem Fleische ꝛc. war nämlich 1840 und 1841 noch geschätzt worden:

1840 auf ca. Bco.ℳ 1,731,000
1841 „ „ „ 1,386.000.

Die Durchschnittspreise betrugen pr. Faß à 200 ℔ Englisch:

	1842.	1843.	1844.
Gesalzenes Ochsenfleisch	38—42 ℳ Crt.	38—44 ℳ Crt.	32—38 ℳ Crt.
Gesalzenes Schweinefleisch..	38—42 „	40—46 „	42—48 „

Butter.

Die Einfuhr an Butter betrug nach der Einfuhrliste und nach approximativer Schätzung des Werths:

	Tonnen.	Gebinde.	Fässer.				
1842	38,489	7,085	5,222	Werth	ca.	Bco.ℳ	4,501,000
1843	31,826	4,268	2,670	„	„	„	2,764,000
1844	30,677	3,495	809	„	„	„	3,058,000

Die Wieder-Ausfuhr von Butter aus dem Accise-Bezirk, welche eine ansehnliche Abnahme dieses Geschäft's ausweis't, betrug:

1842 .... 8,113,600 ℔
1843 .... 5,731,200 „
1844 .... 5,148,438 „ *)

*) Es dürfte von Interesse sein, bei Gelegenheit dieser Uebersicht der Total-Einfuhr und der Ausfuhr der wichtigsten Consumtibilien eine kurze Zusammenstellung über den Verbrauch der Stadt Hamburg nach den Accise-Listen hier vorzulegen: (Es

Der Werth der hier größtentheils aus dem Inlande eingeführten Artikel thierischen Abfalls, als Pferdehaare, Schweineborsten, Schaaf-, Ziegen- und Kalbfelle, Ochsen- und Kuhhäute, Roßhäute, Sohlleder, Knochen ist anzunehmen:

1842	....	ca.	Bco. ℳ	1,300,000
1843	....	„	„	1,250,000
1844	....	„	„	1,300,000

Der Werth der aus dem Inlande eingeführten Oelkuchen und Lumpen wird geschätzt:

Oelkuchen	ca.	Bco. ℳ	970,000 ..	827,000 ..	931,000
Lumpen	„	„	700,000 ..	840,000 ..	700,000

Schaafwolle.

Der Absatz an diesem wichtigen und werthvollen Fabrikationsstoffe, welcher in Folge des zunehmenden Verbrauchs der inländischen Industrie und der größeren Zufuhren Australischer Wolle nach England seit 1838 successive abnehmen zu wollen schien, hat 1844 wegen der gesteigerten Thätigkeit der Englischen Fabriken wieder eine größere Bedeutung erhalten.

Es wurden in Hamburg hiernach consumirt:

	1842.	1843.	1844.
Weizen zu Mehl, Säcke bis 185 ℔	132,526 Scke.	151,673 Scke.	163,339 Scke.
Roggen und Gerste zu Mehl, Säcke b. 175 ℔.	64,288 „ .	58,348 „ .	60,792 „
Eingeführtes Mehl, Griesmehl, Grütze ..	1,252,534 ℔...	1,529,045 ℔...	2,535,259 ℔.
Roggenbrot	975,700 „ ..	992,885 „ ..	879,255 „
Butter und Fett......	3,892,964 „ ..	4,282,217 „ ..	5,348,025 „
Ochsen (Fleisch)......	7,303,915 „ ..	7,915,052 „ ..	8,833,040 „
Schweine (Fleisch) ...	2,746,475 „ ..	2,636,347 „ ..	2,803,840 „
Kälber, Hammel	25,071 Stck.	28,092 Stck.	31,479 Stck.
Wein...............	630,053 Bt.	689,358 Bt..	724,290 Bt.
Spirituosen (von denen jedoch ein sehr bedeutender Theil zu Fabrikationszwecken benutzt wird.)	2,388,642 „ .	2,706,653 „ .	3,531,946 „

Einfuhr.			Ausfuhr.		
	Ballen.	℔		Ballen.	℔
1830—1834 durchschnittl. pr. Jahr	49,478	17,995,800	1830—1834 durchschnittl. pr. Jahr	51,114	17,783,400
1835—1839 durchschnittl. pr. Jahr	64.092	20,432,600	1835—1839 durchschnittl. pr. Jahr	61,382	20,084,600
1840....	56,549	18,659,800	1840....	54,975	18,141,700
1841....	62,000	17,239,600	1841		17,773,700
1842....	47,951	12,886,200	1842		12,661,000
1843....	56,650	14,668,200	1843		14,366,500
1844....	71,689	19.391,900	1844		18,434,100
1840—1844 durchschnittl. pr. Jahr	58,967	16,569,140	1840—1844 durchschnittl. pr. Jahr	....	16,275,400

Der Werth der hier eingeführten Wolle dürfte nach approximativer Schätzung anzunehmen sein:

1839	Bco.ℳ	26,000,000
1840	„	24,000,000
1841	„	24,500,000
1842	„	19,500,000
1843	„	18,335,000
1844	„	30,000,000 *)

---

*) Bei der großen Wichtigkeit dieses Artikels sowohl für die Fabrikation wie für den Deutschen Ausfuhrhandel scheint es nicht überflüssig, hier in Bezug darauf einige allgemeine statistische Notizen mitzutheilen.

Die Einfuhr an Wolle betrug im Vereinigten Königreiche, während der Jahre 1843 und 1844:

	1843.	1844.
aus Deutschland	16,805,448 ℔.	21,847,684 ℔.
„ Australien..............	17,433,780 „	17,602,247 „
„ den übrigen Ländern......	15,003,865 „	25.629,593 „
zusammen	49,243,093 ℔.	65,079,524 ℔.

Der declarirte Werth der Ausfuhr britischer Wollenfabrikate war 1843 £ 6,784,432 — 1844 £ 8,496,216,

Die Einfuhr und Ausfuhr des Zollvereins an roher Schaafwolle und Wollen-Fabrikaten war in denselben Jahren:

		1843.	1844.
Rohe Schaafwolle	Einfuhr	15,025,400 ℔.	15,995 500 ℔.
	Ausfuhr.....	13,298,300 „	15,820,800 „
Wollenwaaren...	Einfuhr	3,397,700 „	3,345,200 „
	Ausfuhr.....	6,957,000 „	7,633,600 „

Kleesaat.

Die sehr bedeutenden Schwankungen unterworfene Einfuhr von diesem Artikel betrug:

	Weißes Kleesaat.	Rothes Kleesaat.
1842	2,157,500 ℔.	3,714,500 ℔.
1843	1,698,500 „	2,588,250 „
1844	5,139,250 „	768,750 „

Verglichen mit den vorhergehenden Jahren ist der Werth der Gesammt-Einfuhr von Kleesaat anzunehmen:

1839	9,476,000 ℔	zum	Werth	von	Bco.ℳ	2,600,000
1840	10,911,000 „	„	„	„	„	2,660,000
1841	10,230,100 „	„	„	„	„	3,165,600
1842	5,872,000 „	„	„	„	„	1,984,500
1843	4,286,750 „	„	„	„	„	1,290,800
1844	5,908,000 „	„	„	„	„	1,850,000

Zink.

Die Einfuhr von diesem, großen Fluctuationen unterworfenen Artikel betrugen der Quantität und dem annährend geschätzten Werthe nach:

1839	17,360,400 ℔	zum	Werth	von	Bco.ℳ	2,100,000
1840	13,192,000 „	„	„	„	„	1,750,000
1841	6,286,400 „	„	„	„	„	1,200,000
1842	7,587,600 „	„	„	„	„	1,366,000
1843	15,484,600 „	„	„	„	„	2,168,000
1844	22,571,700 „	„	„	„	„	3,290,000

Die Preise von Zink waren am Schlusse des Jahres pr. 100 ℔:

1839	Bco.ℳ	$13\frac{1}{8}$ à $13\frac{1}{4}$
1840	„	$14\frac{1}{4}$
1841	„	$22\frac{3}{4}$ à $24\frac{1}{4}$
1842	„	$15\frac{1}{2}$ à $16\frac{1}{2}$
1843	„	$14\frac{1}{4}$
1844	„	$13\frac{7}{8}$ à 14

Wegen der hohen Elbzölle wird eine bedeutende Quantität Zink, welche sonst wol nach Hamburg gebracht wäre, über Stettin verschifft. Die Ausfuhr von Zink über diesen Platz betrug:

1841	6,158,400 ℔.
1842	4,755,100 „
1843	12,461,700 „
1844	15,218,000 „

Nutzholz.

Zum Wiederaufbau der Stadt wurde in den letzten drei Jahren ein sehr bedeutendes Quantum, sowol elbniederwärts, als auch von Norwegen und Schweden und von der Ostsee gekommenen Bauholzes verbraucht. Dagegen hat der Verbrauch von Schiffsbauholz abgenommen, so wie auch der Absatz von Stabholz nach Frankreich, wo jetzt mehr das billigere Nordamerikanische Stabholz verwendet wird. Dagegen findet in England das eichene Stabholz in stärkeren Sorten noch regelmäßigen Absatz. Der Werth der Einfuhr wird geschätzt:

		1842.	1843.	1844.
Kiehnen Balken ...	Bco.$	820,000	1,200,000	1,500,000
Eichen Balken	„	150,000	120,000	200,000
Eichen Krummholz .	„	80,000	50,000	50,000
Eichen Dielen und Planken	„	100,000	150,000	150,000
Geschnittene Kiehnenbretter	„	500,000	600,000	1,100,000
Stabholz	„	200,000	180,000	200,000
	Bco.$	1,850,000	2,300,000	3,200,000

Industrie-Erzeugnisse.

Nach einer Zusammenstellung aus den täglichen Krauß'schen Einfuhrlisten betrug die Einfuhr an den verschiedenen Gegenständen der Industrie aus dem Inlande:

1842.

Leinen*) 4746 Ball., 1792 Colli, 11748 Kist., 979 Pack., 2283 Roll., 434 Säcke, 50,300 Stück.

Baumwollenwaaren 5943 Kist., 1819 Ball., 175 Fäßer, 355 Colli ꝛc.

Blei-, Kupfer-, Messing-, Zink- ꝛc. Waaren 818 Kist., 132 Ball., 58 Fäßer, 201 Colli, 126 Stück.

Bürstenbinder-, Siebmacher-, Stroh- ꝛc. Waaren 477 Kisten, 153 Ball., 186 Colli, 49 Stück.

Eisenwaaren 3009 Kist., 3401 Ball., 1651 Fäß., 4800 Colli, 44,625 St.

Glas und Glaswaaren 12,459 Kist.. 202 Ball., 64 Fäß., 940 Colli, 232,200 Stück.

Holzwaaren 2697 Kist., 65 Ball., 136 Fäß., 1100 Colli, 295 Dutzend, 4544 Stück.

Instrumente 775 Kist., 8 Ball., 24 Colli.

Kurze- u. Quincaillerie-Waaren 9732 Kist., 494 Ball., 436 Fäßer, 2100 Colli, 196 Stück.

Papier- und Pappwaaren 236 Kist., 346 Ball., 72 Colli.

Lederwaaren 627 Kist., 133 Ball., 7 Fäß., 41 Colli.

Stein- und Töpferwaaren 1619 Kist., 236 Ball., 286 Fäß., 2470 Colli, 5788 Stück.

Wachsleinen und Wachswaaren 374 Kist.. 376 Ball., 112 Colli.

Wollenwaaren 1215 Kist., 6023 Ball., 7 Fäß., 352 Colli.

Seidenwaaren 1589 Kist., 395 Ball., 60 Colli.

Manufacturwaaren (ohne nähere Bezeichnung) 8498 Kist., 8870 Ball., 556 Fäß., 1800 Colli.

1843.

Leinen 4630 Ball., 2470 Colli, 11219 Kist., 1243 Pack., 1 Parth., 1548 Roll., 146 Säcke, 1453/1, 200/2 Schock, 65092/1, 554/2 Stück.

Leinen-Waaren 1241 Kist., 1016 Ball., 45 Fäß., 84 Colli, 455 Bunde, 1468 Stück.

---

*) Ueber Leinen folgt unten noch eine speciellere Uebersicht.

Baumwollen-Waaren 7669 Kist., 1054 Ball., 130 Fäß., 593 Colli.

Blei-, Kupfer-, Messing- &c. Waaren 838 Kist, 74 Ball., 76 Fäß., 142 Colli, 76 Stück.

Bürstenbinder-, Sieb-, Stroh- &c. Waaren 557 Kist., 130 Ball., 5 Fäß., 390 Colli, 153 Dutz.

Eisen-Waaren 2545 Kist., 2543 Ball., 1897 Fäß., 9355 Colli, 41271 St.,

Glas und Glas-Waaren 14,404 Kist., 10 Ball., 44 Fäß, 914 Colli, 714,366 St., 50 Parth.

Holz-Waaren 2624 Kist., 68 Ball., 141 Fäß., 1330 Colli, 165 Dutz, 260 Stück.

Instrumente 809 Kist., 6 Ball., 17 Colli.

Kurze und Quincaillerie-Waaaren 10,396 Kist, 469 Ball., 420 Fäß., 3500 Colli.

Leder-Waaren 461 Kist., 42 Ball., 4 Fäß., 51 Colli, 2569 Stck.

Papp- und Papier-Waaren 379 Kist., 588 Ball., 102 Colli, 400 Stck.

Seiden-Waaren 1862 Kist., 221 Ball., 2 Fäß., 100 Colli.

Stein- und Töpfer-Waaren 1773 Kist., 371 Ball., 395 Fäß., 2200 Colli, 88 Dutz, 17,942 Stück.

Wollen-Waaren 1199 Kist, 4303 Ball., 442 Colli.

Wachs und Wachs-Waaren 429 Kist., 386 Ball., 173 Colli, 81 Stck.

Manufactur-Waaren ohne nähere Bezeichnung 19,108 Kist., 12,657 Ball., 561 Fäß., 1576 Colli, 10 Stück.

1844.

Leinen 4142 Ball., 1578 Colli, 8 Fäß., 11,876 Kist., 943/1, 20/2 Packen, 1 Parthie, 927 Roll, 153 Säcke, 3130 Schock, 56,170/1 615/2 St.

Leinen-Waaren 1009 Kist., 808 Ball., 21 Fäß., 245 Colli, 625 St.

Baumwollen-Waaren 10,170 Kist, 2247 Ball., 144 Fäß., 550 Colli,

Blei-, Kupfer-, Messing-Waaren 1148 Kisten, 79 Colli, 110 Fäßer, 314 Colli, 63 St.

Bürstenbinder-, Siebmacher- &c. Waaren 742 Kist., 89 Ball., 8 Faß, 795 Colli, 53 St.

Eisen-Waaren 2768 Kist., 2309 Ball., 1235 Fäß., 6320 Colli, 61,767 St,

Glas und Glas-Waaren 12,883 Kist., 78 Ball., 286 Colli, 677,043 St. 34 Parthien.

Holz-Waaren 1805 Kist., 110 Ball., 105 Fäß., 1360 Colli, 77 Dutz, 1658 St, 1 Parthie.

Instrumente 1100 Kist., 9 Ball., 22 Fäß., 38 Colli.

Kurze- und Quincaillerie-Waaren 11,462 Kist., 577 Ball., 354 Fäß., 2736 Colli, 178 St.

Leder-Waaren 495 Kist., 42 Ball., 5 Fäß., 45 Colli, 308 St.

Papp- und Papier-Waaren 1009 Kist., 808 Ball., 21 Fäß., 245 Colli, 625 Stück.

Seiden-Waaren 596 Kist., 808 Ball., 21 Fäß, 245 Colli., 625 St.

Stein- und Töpfer-Waaren 2064 Kist., 163 Ball., 417 Fäß., 1540 Colli, 26 Dutz, 5419 St.

Wachsleinen und Wachs-Waaren 497 Kist., 302 Ball., 102 Colli, 195 St.

Wollen-Waaren 1981 Kist., 5566 Ball., 18 Fäß., 274 Colli.

Kaufmännische Manufactur-Waaren 12,747 Kist., 14,515 Ballen, 903 Faß, 3360 Colli.

Die Gesammteinfuhr der inländischen Industrieerzeugnisse zusammengenommen betrug also der Zahl der Colli nach:

	Kisten.	Ballen.	Colli u. Fässer.	Bunde u. Säcke.
1840	66,288	24,472	12,899	4,372
1841	70,381	27,955	17,026	5,697
1842	50,068	22,653	14,500	4,059
1843	66,294	23,938	22,148	3,590
1844	61,978	27,523	16,998	4,039

Leinen.

Vor drei Jahren bemerkten wir über das Deutsche Leinengeschäft: „Vergleichen wir den gegenwärtigen Umfang des Deutschen Leinenhandels mit dem, was er im vorigen Jahrhunderte gewesen ist, so muß man leider gestehen, daß derselbe viel, sehr viel an Bedeutung verloren habe, und ein aufmerksamer Blick auf das Leinengeschäft der letzten Jahre, so wie die übereinstimmenden Berichte von Transatlantischen Plätzen erfüllen noch mehr mit Besorgniß für diesen bisher wichtigsten Zweig der Deutschen Exportation. Die Ursache des Verfalls des Deutschen Leinenhandels liegt nicht so sehr in vorübergehenden ungünstigen Conjuncturen oder in einer merklichen Abnahme des Verbrauchs von Leinen im Spanischen Amerika — im Gegentheil die zunehmende Production jener Länder läßt einen vermehrten Verbrauch dieser Waare erwarten — vielmehr

ist als der Hauptgrund des Verfalls des Deutschen Leinengeschäftes die immer mehr um sich greifende Rivalität der Britischen Industrie zu betrachten. — — Die Ueberflügelung einer Deutschland seit Jahrhunderten eigenthümlichen Industrie durch die Englische Concurrenz kann zunächst als eine Folge der mechanischen Flachsspinnerei (welche 1840 bereits 419 Fabriken in England beschäftigte) angesehen werden."

Die in den Jahren 1842 bis 1844 gemachten Erfahrungen haben diese Ansicht bestätigt. Der Deutsche Leinenhandel ist auf allen Amerikanischen Märkten, Mexico, Cuba, St. Thomas, Hayti, Laguaira, der Westküste, mehr oder minder durch die immer bedrohlicher werdende Concurrenz der Englischen Leinen aus Maschinengarn gedrückt worden; in den Nordamerikanischen Häfen und Tampico sind die Deutschen Leinen von den Englischen fast gänzlich verdrängt worden. Die Deutschen Leinensorten werden jetzt fast alle auch in Irland und Schottland fabricirt; am wenigsten noch Listados, Bonten und Buchleinen. — Verglichen mit dem Jahre 1836, zeigt die hiesige Leinen-Exportation des Jahres 1844 eine Abnahme von beinahe 40 Procent *).

Der Werth der hiesigen Leinenausfuhr ist nämlich nach approximativer Schätzung anzunehmen:

1836........	circa	Bco.℔	8,600,000
1837........	„	„	7,100,000
1838	„	„	7,600,000
1839........	„	„	7,900,000
1840........	„	„	7,150,000
1841........	„	„	6,950,000
1842........	„	„	6,675,000
1843........	„	„	5,360,000
1844........	„	„	5,232,000

*) Nach den bekanntgemachten Einfuhr- und Ausfuhrlisten des Zollvereins betrug in demselben die Ausfuhr an

		1841.	1842.	1843.	1844.
gebleichter und gedruckter Leinwand	Ctr.	82,110	59,851	54,003	65,573
Dagegen die Einfuhr an Leinengarn	„	44,675	49,292	68,901	75,120

Hiervon waren:

	Schlesische Leinen.	Sächsische Leinen.	Bielefelder, Hess., Hannov. Leinen.
	Bco. ℳ	Bco. ℳ	Bco. ℳ
1836	4,850,000	2,100,000	1,650,000
1842	3,800,000	1,650,000	1,225,000
1843	2,760,000	1,500,000	1,100,000
1844	2,297,000	1,835,000	1,100,000 *)

Die hiesigen Durchschnittspreise der Leinen betrugen während der Jahre 1839 bis 1844:

	1839.	1840.	1841.	1842.	1843.	1844.
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
Platilles royales	11 : 27	10½ : 26	9¼ : 25	8 : 25	6½ : 25	7 : 24
Cholets	8½ : 16	8½ : 16	8 : 16	7 : 16	5½ : 15	6½ : 15
Bretagnes 6/4 ..	2¼ : 6	2⅛ : 5½	2⅛ : 5¼	2 : 5¼	1¾ : 5	1¾ : 5
„ 7/4 ..	3¾ : 10	4½ : 10	4½ : 10	4 : 9	2¾ : 8	3 : 8
Rouans	27 : 42	28 : 41	26 : 40	27 : 40	24½ : 38	23½ : 38
Estopilles unies.	4 : 16	4¼ : 16	4½ : 16	4 : 15	3¾ : 14	4 : 13
Creas	21 : 50	20 : 50	18 : 48	16½ : 48	15½ : 48	14½ : 48
Listados	8 : 26	8½ : 25	8 : 25	7 : 24	7 : 23	7 : 23
Bonten	3⅜ : 4	3⅜ : 4⅛	3⅛ : 4	3⅛ : 4	2¾ : 3¾	2¾ : 3¾
Buchleinen	8¾ : 10	8½ : 9¾	8¼ : 9½	7½ : 9½	7 : 9	6¾ : 9
Sackleinen	6½ : 10	6¼ : 9	6 : 9½	6 : 9	5½ : 8¾	5¼ : 8½
Flämisch Leinen.	23 : 26	20 : 24	18½ : 22	15¾ : 18	16½ : 17¾	17⅝ : 20
Ravenstuch ..	15 : 18	14 : 17½	13 : 17	10½ : 13	10½ : 13	11 : 14

*) Bremens Leinen-Ausfuhr seewärts, welche ebenfalls eine bedeutende Abnahme erfahren hat, wird dem Werth-Betrage nach, wie folgt, angegeben:

		1842.	1843.	1844.
I. Eigenes und Commissionsgut.				
Schlesische, Sächsische, Bielefelder u. a. feine Leinwand	℔ Ld'or.	746,573	564,884	373,798
Osnabr., Weser u. a. ordinaire	„	181,094	156,623	196,559
Pack-, Heedenleinen u. Rapper ...	„	50,786	57,449	31,971
Segeltuch, Ravenstuch u. a.	„	33,090	35,482	18,974
Sonstige Leinen u. Leinenwaaren	„	65,743	26,513	24,824
	℔ Ld'or.	1,077,286	834,951	646,126
II. Speditionsgut	„	281,795	270,785	280,770
	℔ Ld'or.	1,359,081	1,105,736	926,896

Wenn wir schließlich eine approximative Schätzung des Gesammtwerths der aus dem Inlande in Hamburg eingeführten und von hier seewärts wieder ausgeführten Producte und Industrie-Erzeugnisse vorlegen, so müssen wir dies, namentlich wegen der Unsicherheit der Werthannahme hinsichtlich der Fabrikate, als einen gewagten Versuch bezeichnen, und nur von diesem Gesichtspunkte aus mögen die folgenden Angaben beurtheilt werden.

1842.

Ausfuhr roher Producte..............	Bco.ℳ	44,000,000
„ von Industrie-Erzeugnissen.....	„	37,000,000
Zusammen ca.	Bco.ℳ	81,000,000

1843.

Ausfuhr roher Producte..............	Bco.ℳ	36,500,000
„ von Industrie-Erzeugnissen ...	„	41,500,000
Zusammen ca.	Bco.ℳ	78,000,000

1844.

Ausfuhr roher Producte..............	Bco.ℳ	50,000,000
„ von Industrie-Erzeugnissen	„	40,000,000
Zusammen ca.	Bco.ℳ	90,000,000

Vergleichende Uebersicht des Werths der hier eingeführten und ausgeführten Waaren

excl. aller zollfreien Artikel und der Transito spedirten Güter *).

	Einfuhr.		Ausfuhr.	
	Bco. ℳ	durchschnittl. pr. Jahr. Bco. ℳ	Bco. ℳ	durchschnittl. pr. Jahr. Bco. ℳ
1815—1819 ...	361,708,762	72,341,752	198,365,313	39,673,062
1820—1824 ...	337,157,412	67,431,482	210,358,362	42,071,672
1825—1829 ...	360,750,217	72,150,043	251,689,550	50,337,910
1830—1834 ...	406,873,587	81,374,717	313,873,150	62,774,630
1835—1839 ...	461,409,150	92,281,830	373,075,900	74,615,180
1840	102,333,737		81,871,900	
1841	102,664,012		78,678,100	
1842	94,210,757		69,846,090	
1843	98,910,130		69,603,000	
1844	98,925,500		73,224,040	
Zusammen	497,044,136	99,408,827	373,223,130	74,644,626

Zunahme der Jahre 1840—44 gegen 1815—19 im jährlichen Durchschnitte:

Einfuhr........... Bco ℳ 27,067,075 oder 37½ pCt.
Ausfuhr .... „ 34,971,564 „ 88⅛ „

---

*) Zur nothwendigen Erläuterung dieser Zusammenstellung gehört eine gleichzeitige Uebersicht der wichtigeren Veränderungen in der Hamburgischen Zollverordnung, sowohl was die Höhe des Zolles als auch die Zahl der zollfreien Artikel anlangt. (1815

Geld= und Wechsel=Course.

Da das Banquier=Geschäft eine so bedeutende Wichtigkeit für jeden größeren Handelsplatz in Anspruch nimmt, und mit den allgemeinen commerziellen Verhältnissen desselben in genauer Wechselwirkung steht, scheint es angemessen, in der handels=statistischen Uebersicht auch die Bewegung dieses Verkehrs, welche sich vornämlich in den Veränderungen der Course kund giebt, nicht unbeachtet zu lassen. Wir geben daher umstehend eine Zusammenstellung der betreffenden höchsten und niedrigsten Course=Notirungen während der 3 Jahre 1842 bis 1844.

1815—1823	war der hiesige Eingangszoll seewärts	1½	pCt. Cour. v. Banco
	landwärts	½	„ „ „ „
	Ausgangszoll seewärts	1½	„ „ „ „
	„ landwärts	½	„ „ „ „
1824—1829	Eingangszoll seewärts	1½	„ „ „ „
	„ landwärts	½	„ „ „ „
	Ausgangszoll seewärts wie landwärts	⅛	„ „ „ „
1830—1842 (15. Juli.)	Eingangszoll	½	„ „ „ „
	Ausgangszoll	⅛	„ „ „ „
1842 (15. Juli) — 1844	Eingangszoll	½	pCt. Banco v. Banco
	Ausgangszoll	⅛	„ „ „ „

Nach der Zollverordnung von 1814 waren die hauptsächlichen Zoll=befreiungen: Getraide, Leinen, Kupfer, Bau= und Stabholz; — hierzu kamen 1829: Baumwollengarn, Wolle und Zink; 1835: Rappsaat, Oel=kuchen, Knochen, Borke; 1839 bis 1843 waren diverse minder bedeutende Exportartikel des Inlandes und Steinkohlen temporair vom Eingangszolle befreit. Die Zollbefreiung von Steinkohlen ist durch die Zollverordnung vom December 1844 beibehalten und auch auf den Ausgangszoll ausgedehnt.

Vergleichen wir die vorstehenden Werth=Angaben der hier einverzollten Waaren mit dem früher vorgelegten Versuche einer approximativen Schä=tzung des ganzen Einfuhrhandels, so würde sich daraus das Resultat ergeben, daß die eingeführten zollpflichtigen Güter ungefähr auf 40 pCt., dagegen die eingeführten zollfreien, oder als Transitgut durchgehenden Waaren zusammen ungefähr 60 pCt. der Gesammt=Einfuhr anzunehmen sein dürften.

	1842			1843			1844		
	niedrigste Notirung	höchste Notirung	am Schlusse des Jahres	niedrigste Notirung	höchste Notirung	am Schlusse des Jahres	niedrigste Notirung	höchste Notirung	am Schlusse des Jahres
Geld-Course:									
Louisd'or	10 ℳ 13$\frac{7}{8}$ ß	11 ℳ 1$\frac{1}{2}$ ß	10 ℳ 15$\frac{1}{4}$ ß	10 ℳ 15 ß	11 ℳ 3$\frac{3}{4}$ ß	11 ℳ 2$\frac{1}{2}$ ß	11 ℳ 1$\frac{1}{8}$ ß	11 ℳ 3$\frac{1}{2}$ ß	11 ℳ 2$\frac{1}{4}$ ß
Gold al marco	428 ℳ	434$\frac{1}{2}$ ℳ	432 ℳ	431 ℳ	441 ℳ	435$\frac{1}{2}$ ℳ	433 ℳ	436$\frac{1}{2}$ ℳ	434 ℳ
Species	$\frac{1}{8}$ % Rab.	1 % Av.	$\frac{3}{4}$ % Rab.	$\frac{1}{16}$ % Rab.	1$\frac{5}{8}$ % Av.	1$\frac{1}{2}$ % Av.	Pari.	2$\frac{1}{2}$ % Av.	$\frac{7}{8}$ % Av.
Dän. grob Courant	26$\frac{3}{8}$ %	23$\frac{3}{4}$ %	26$\frac{3}{8}$ %	27 %	23 %	24$\frac{1}{8}$ %	25$\frac{3}{4}$ %	23$\frac{1}{2}$ %	24$\frac{1}{4}$ %
Neue 2/3 Stücke	30$\frac{5}{8}$ %	28 %	30$\frac{5}{8}$ %	31$\frac{3}{8}$ %	27$\frac{3}{4}$ %	28$\frac{3}{8}$ %	30 %	27$\frac{3}{4}$ %	29$\frac{1}{8}$ %
Preuß. Thaler	151$\frac{7}{8}$ %	148$\frac{3}{4}$ %	151$\frac{7}{8}$ %	152$\frac{3}{8}$ %	148$\frac{3}{4}$ %	149$\frac{1}{4}$ %	151 %	148$\frac{5}{8}$ %	150$\frac{1}{8}$ %
Hamb. Crt. 1 & 2 ℳ St.	25$\frac{1}{4}$ %	22$\frac{3}{4}$ %	25 %	23$\frac{1}{2}$ %	22$\frac{3}{4}$ %	22$\frac{7}{8}$ %	22$\frac{7}{8}$ %	22$\frac{1}{8}$ %	22$\frac{3}{8}$ %
Wechsel-Course.									
London	13 ℳ 5 ß	13 ℳ 8$\frac{3}{4}$ ß	13 ℳ 7$\frac{1}{2}$ ß	13 ℳ 7$\frac{3}{4}$ ß	13 ℳ 12 ß	13 ℳ 9 ß	13 ℳ 6 ß	13 ℳ 9$\frac{1}{4}$ ß	13 ℳ 8 ß
Paris	190$\frac{3}{4}$ %	188$\frac{3}{4}$ %	190$\frac{3}{4}$ %	190$\frac{3}{4}$ %	187$\frac{1}{4}$ %	189$\frac{1}{4}$ %	191 %	188$\frac{1}{2}$ %	189$\frac{3}{4}$ %
Amsterdam	36,^{35}	35,^{75}	36,^{25}	36,^{20}	35,^{55}	35,^{80}	36,^{15}	35,^{60}	36,^{15}
St. Petersburg	33$\frac{1}{4}$ ß	33$\frac{15}{16}$ ß	33 ß	33$\frac{1}{4}$ ß	34$\frac{1}{8}$ ß	34$\frac{1}{8}$ ß	33$\frac{7}{8}$ ß	34$\frac{1}{8}$ ß	34 ß
Madrid	44$\frac{3}{4}$ ß	45$\frac{1}{4}$ ß	45$\frac{1}{4}$ ß	45$\frac{1}{4}$ ß	46 ß	46 ß	45$\frac{1}{4}$ ß	46 ß	45$\frac{1}{4}$ ß
Lissabon	46$\frac{7}{8}$ ß	47$\frac{1}{2}$ ß	47 ß	47 ß	48$\frac{3}{4}$ ß	48$\frac{1}{4}$ ß	48$\frac{1}{4}$ ß	50$\frac{1}{4}$ ß	48$\frac{3}{4}$ ß
Wien	146$\frac{7}{8}$ %	144$\frac{3}{8}$ %	146$\frac{7}{8}$ %	147$\frac{3}{8}$ %	144$\frac{3}{4}$ %	145$\frac{1}{4}$ %	145$\frac{5}{8}$ %	144$\frac{7}{8}$ %	145$\frac{5}{8}$ %
Berlin	153$\frac{1}{4}$ %	150$\frac{5}{8}$ %	153$\frac{1}{4}$ %	153$\frac{1}{4}$ %	151$\frac{1}{4}$ %	152$\frac{3}{8}$ %	152$\frac{1}{2}$ %	151$\frac{1}{2}$ %	152$\frac{1}{4}$ %

Dritte Abtheilung.

Handelsbeziehungen zu einzelnen Ländern.

Großbritannien.

Die Britische Navigationsacte (An Act for the Encouragement of British Shipping and Navigation) ist am 8. August 1845 aufs Neue vom Parlamente beliebt worden, weil es zweckmäßig erschien, einige seit der letzten Revision (v. 28. Aug. 1833) erforderlich gewesene und besonders publicirte Modificationen und Zusätze derselben der Deutlichkeit wegen mit der Haupt=Acte selbst in Verbindung und Uebereinstimmung zu bringen. Die Veränderungen sind jedoch nicht wesentlich, namentlich ohne Einfluß auf das Verhältniß der Deutschen Handels= und Schifffahrtsbeziehungen zu Großbritannien. Wir können daher auf den Abdruck der Acte und die dazu gegebene Erläuterung in dem früheren Werke (U. H. H. 1. Forts. S. 201 ff.) verweisen, woselbst sich auch die Handels= und Schifffahrts=Verträge der Hansestädte (vom 29. September 1825 und 3. August 1841) so wie der Zollvereinsstaaten (v. 2. März 1841) mit dem vereinigten Königreiche vollständig mitgetheilt finden. Nachträglich ist hier zu erwähnen, daß seitdem die mit den Verträgen nicht wohl zu vereinigende Beschränkung wegen der Ausfuhr von Steinkohlen aus Britischen Häfen nach dritten (d. h. nicht Britischen und Hanseatischen) Plätzen von der Britischen Regierung auf die wiederholten Vorstellungen der Hansestädte beseitigt ist, wie dies in folgender Bekanntmachung angezeigt worden:

„Der bisher in Englischen Häfen bestandene discriminirende Ausfuhrzoll auf Steinkohlen, in Hanseatischen Schiffen nach nicht Hanseatischen Plätzen verladen, ist, wie eine Note des Lord Aberdeen an unseren General-Consul zu London vom 5. August d. J. anzeigt, aufgehoben worden, indem den Hansestädten in Betreff der indirecten Verschiffung von Steinkohlen dieselben Privilegien, wie Preußen, Rußland und Schweden eingeräumt worden sind, und zwar haben diese Privilegien ihren Anfang von dem Tage genommen, an welchem sie den Schiffen der genannten Mächte ertheilt worden. *)

Hamburg, den 14. August 1843. Die Commerz-Deputation.

Wie in dem Vertrage der Zollvereinstaaten mit Großbritannien bestimmt worden, daß die schiffbaren Ströme von der Maas bis zur Elbe rücksichtlich der Englischen Navigations-Acte als natürliche Ausfuhrhäfen Preußens und der übrigen Zollvereinstaaten zu betrachten und somit die an denselben liegenden Häfen den nationalen Häfen gleichzustellen seien, so sind in entsprechender Weise ähnliche Zugeständnisse auch an Oldenburg, Mecklenburg und Hannover gewährt worden. Diese Vorgänge stehen selbstverständlich mit den hiesigen Schifffahrts-Verhältnissen in dem genauesten Zusammenhange und die betreffenden Artikel der von den letztgenannten Deutschen Staaten mit Großbritannien geschlossenen Verträge finden daher hier eine geeignete Stelle.

---

*) Im Englischen Original lautet die Verfügung:

Treasury chambers
26th. August 1843.

The Lords Commissioners of Her Majesty's Treasury having had under consideration the subject of two letters which had been received by the Lords of the committee of Privy Council for Trade from Mr. Colquhoun the Agent and Consul General for the Hanse-Towns, requesting for the vessels of Lubeck, Bremen and Hamburg, the same privileges in the exportation of Coals to ports not Hanseatic, as are granted to the Vessels of Russia, Prussia and Sweden and submitting that the concession to Hanseatic Vessels to export Coals on the above mentioned footing, should date from the period at which a like concession was first granted to the Vessels of Russia, Prussia or Sweden; — I am commanded by my Lords to desire you will give the necessary directions for a compliance with this request.

I am etc.
C. E. Trevelyan.

The Commissioners of Customs.

Handels- und Schifffahrts-Vertrag
zwischen
dem Großherzogthum Oldenburg
und
dem vereinigten Königreiche von Großbritannien und Irland.
Geschlossen den 4. April 1844.

Art. 5.

In Betrachtung, daß Britische Schiffe sammt ihren Ladungen, nach den Oldenburgischen Gesetzen, zum Eingang in die Häfen von Oldenburg zugelassen werden, wenn sie von den Häfen aller Länder kommen; und in Betrachtung, daß Britischer Handel und Schifffahrt mit Oldenburg auf den Fuß der meistbegünstigten Nation gestellt ist; in Berücksichtigung ferner der Erleichterung, welche die Anwendung von Dampfkraft der inländischen Schifffahrt für den Transport von Producten und Waaren aller Art die Flüsse auf und ab gewährt, und der neu geöffneten Wege, welche hiedurch dem Handel und der Schifffahrt zwischen dem vereinigten Königreiche und Ihrer Maj. auswärtigen Besitzungen einer Seits und dem Großherzogthume Oldenburg anderer Seits dargeboten worden, ist vereinbart worden, daß Oldenburgische Schiffe sammt ihren Ladungen, bestehend in allen solchen Gütern, als zur Zeit in solchen Schiffen gesetzlich nach dem vereinigten Königreiche und Ihrer Maj. auswärtigen Besitzungen aus irgend einem Hafen von Oldenburg eingeführt werden dürfen oder können, sobald sie von den Häfen der Elbe, der Ems, der Weser, oder der Maas, oder irgend einem andern schiffbaren Flusse zwischen der Elbe und Maas kommen, in den Häfen des vereinigten Königreichs und Ihrer Britischen Maj. auswärtigen Besitzungen unter denselben Bedingungen zugelassen werden sollen, als wenn die Häfen, aus denen solche Schiffe, wie vorbemerkt, kommen mögen, innerhalb des Gebiets des Großherzogs v. Oldenburg befindlich wären; und daß solchen Schiffen soll gestattet sein, solche Güter, als vorbemerkt, unter denselben Bedingungen einzuführen, unter denen solche Güter würden eingeführt werden, wenn sie aus Oldenburgischen Häfen kämen; und auch, daß solche Schiffe, wenn sie von dem vereinigten Königreiche oder Ihrer Maj. auswärtigen Besitzungen nach den vorbemerkten Häfen ausgehen, behandelt werden sollen, als wenn sie nach einem Oldenburgischen Hafen zurückkehrten.

Und es ist hiedurch vereinbart, daß die durch den 5. Artikel dieses Vertrags eingeräumten Vorrechte nur so lange dauern sollen, als Britische Schiffe und Britischer Handel und Schifffahrt fortfahren werden, diejenigen Vortheile zu genießen, in deren Betracht die genannten Vorrechte, wie oben bemerkt, eingeräumt worden sind.

Und ferner, daß die genannten Vorrechte nur so lange, hinsichtlich der in diesem Artikel gedachten Häfen, auf Oldenburgische Schiffe ausgedehnt sein und fortbestehen sollen, als Britische Schiffe und deren Ladungen bei ihrer Ankunft daselbst, während ihres Verbleibens darin, und bei ihrem Abgange von dort auf denselben Fuß gestellt sind, wie Oldenburgische Schiffe.

Handels- und Schifffahrts-Vertrag
zwischen
dem Großherzogthume Mecklenburg - Schwerin
und
dem vereinigten Königreiche von Großbritannien und Irland.
Geschlossen den 1. Mai 1844.

Art. 5.

In Berücksichtigung, daß es Britischen Schiffen sammt ihren Ladungen durch die Gesetze von Mecklenburg-Schwerin gestattet ist, in die Häfen des Großherzogthums Mecklenburg-Schwerin einzulaufen, sie mögen von den Häfen irgend eines Landes kommen, und in Berücksichtigung, daß Britischer Handel und Schifffahrt mit Mecklenburg-Schwerin auf den Fuß der meist begünstigten Nation gestellt sind; berücksichtigend ferner die Leichtigkeit, welche durch die Anwendung der Dampfkraft auf die Binnen-Schifffahrt in der Beförderung von Producten und Waaren aller Art, sowohl stromauf als stromabwärts bewirkt ist, und die neuen Auswege, welche auf diese Weise dem Handel und der Schifffahrt zwischen dem vereinigten Königreiche und Ihrer Britischen Maj. auswärtigen Besitzungen einer Seits, und dem Großherzogthum Mecklenburg-Schwerin anderer Seits, eröffnet werden können; — ist man überein gekommen, daß Mecklenburg-Schwerinsche Schiffe sammt ihren Ladungen, soferne dieselben aus solchen Gütern bestehen, welche zu der Zeit gesetzmäßig in das vereinigte Königreich und Ihrer Britischen Maj. auswärtige Besitzungen in den gedachten Schiffen von einem Mecklenburg-Schwerinschen Hafen eingeführt werden mögen und können, künftig, wenn solche Schiffe von den Häfen Barth, Stralsund, Greifswald, Wolgast und Stettin, oder von den Häfen der Trave, Elbe oder Maas, oder zwischen der Trave und der Oder kommen, in den Häfen des vereinigten Königreichs und Ihrer Britischen Majestät auswärtigen Besitzungen unter denselben Bedingungen zugelassen werden sollen, als wenn die Häfen, von welchen diese Schiffe vorgedachtermaaßen kommen, sich innerhalb der Besitzungen des Großherzogthums Mecklenburg-Schwerin befänden; und diesen Schiffen gestattet sein soll, solche Güter, wie vorerwähnt, unter denselben Bedingungen einzuführen, unter denen solche Güter eingeführt werden können, wenn sie von Mecklenburg-Schwerinschen Häfen kommen; und ferner, daß solche Schiffe, wenn sie von dem vereinigten Königreiche oder Ihrer Britischen Maj. auswärtigen Besitzungen nach den vorgedachten Häfen kommen, also behandelt werden sollen, als ob sie nach einem Mecklenburg-Schwerinschen Hafen zurückkehrten.

Und hiebei ist man übereingekommen, daß die durch den 5. Artikel dieses Vertrags gewährten Vergünstigungen nur so lange dauern sollen, als Brittische Schiffe und Brittischer Handel und Schifffahrt fortfahren werden, die Vortheile zu genießen, in deren Berücksichtigung die besagten Vergünstigungen, wie vorerwähnt, zugestanden sind.

Und ferner, daß die gedachten Vergünstigungen, in Bezug auf die in diesem Artikel genannten und beschriebenen Häfen, auf die Mecklenburg-Schwerinschen Schiffe sich nur so lange erstrecken sollen, als Britische Schiffe und deren Ladungen bei ihrer Ankunft und ihrem Verbleiben daselbst und bei ihrem Abgange von dort auf den nämlichen Fuß, wie Mecklenburg-Schwerinsche Schiffe gestellt sein werden.

Handels- und Schifffahrs-Vertrag
zwischen
dem Königreiche Hannover
und
dem vereinigten Königreiche von Großbritannien und Irland.

Geschlossen den 22. Juli 1844.

Art. 5

In Erwägung, daß Britischen Schiffen nach den Hannoverschen Gesetzen gestattet ist, aus den Häfen aller Länder mit ihren Ladungen in die Häfen Hannovers einzulaufen; und in Erwägung, daß der Handel und die Schifffahrt Großbritanniens mit Hannover auf den Fuß der meist begünstigten Nation gestellt sind; in Rücksicht ferner auf die Leichtigkeit, mit welcher in Folge der Anwendung der Dampfkraft auf die Binnen-Schifffahrt die Beförderung von Gütern und Waaren aller Art, sowohl stromauf- als stromabwärts Statt findet, und auf die neuen Auswege, welche auf diese Weise dem Handel und der Schifffahrt zwischen dem vereinigten Königreiche und den überseeischen Besitzungen Ihrer Großbritannischen Majestät einer Seits, und dem Königreiche Hannover anderer Seits, eröffnet werden können; ist man überein gekommen, daß Hannoversche Schiffe nebst ihren Ladungen, sofern dieselben aus solchen Gütern bestehen, die zur Zeit der Einfuhr gesetzlich von diesen Schiffen in das vereinigte Königreich und die auswärtigen Besitzungen Ihrer Großbritannischen Majestät aus irgend einem Hafen Hannovers eingeführt werden dürfen, künftig, wenn solche Schiffe aus den Mündungen der Maas, der Ems, der Weser und der Elbe, oder aus den Mündungen irgend eines andern schiffbaren, zwischen der Elbe und der Maas liegenden Flusses, oder aus den Mündungen irgend eines schiffbaren, zwischen der Trave und der Memel, beide einschließlich, liegenden Flusses kommen, in die Häfen des vereinigten Königreichs und der auswärtigen Besitzungen Ihrer Großbritannischen Majestät in der nämlichen Art sollen zugelassen werden, als wenn die Häfen, aus denen diese Schiffe vorgedachtermaaßen kommen, sich innerhalb des Gebietes Seiner Majestät des Königs von Hannover befänden, auch diesen Schiffen gestattet sein soll, die obenerwähnten Güter in der nämlichen Art einzuführen, wie dergleichen Güter aus den Hannoverschen Häfen. Auf gleiche Weise sollen diese Schiffe, wenn dieselben sich von Großbritannien oder den auswärtigen Besitzungen Ihrer Großbritannischen Majestät nach den oben näher bezeichneten Häfen begeben, eben so behandelt werden, als wenn dieselben nach einem Hannoverschen Hafen zurückkehrten.

Es versteht sich dabei jedoch, daß die im gegenwärtigen Artikel bewilligten Vergünstigungen nur so lange fortbestehen sollen, als Britische Schiffe und der Handel und die Schifffahrt Großbritanniens im Genuß derjenigen Vortheile verbleiben, gegen deren Einräumung die besagten Vergünstigungen, wie oben erwähnt, zugestanden worden sind.

Und es versteht sich dabei ferner, daß die besagten Vergünstigungen hinsichtlich der im gegenwärtigen Artikel bezeichneten Häfen sich nur so lange auf Hannoversche Schiffe erstrecken und für selbige fortbestehen, als Britische Schiffe und deren Ladungen bei ihrer Ankunft, ihrem Verweilen und ihrem Abgange in und aus besagten Häfen auf gleichen Fuß mit den Schiffen Hannovers gestellt werden.

In dem Schifffahrts-Verkehr von Hamburg nach Großbritannien, namentlich was die Ausfuhr der enumerated articles dahin anlangt, haben jetzt die Britische, Hanseatische, Preußische, Oldenburgische, Mecklenburgische und Hannoversche Flaggen gleiche Berechtigung. Hinsichtlich des Verkehrs nach den Britischen Colonien — welcher übrigens bis jetzt von sehr unter geordneter Bedeutung ist — haben Hanseatische Schiffe das Recht, Erzeugnisse der Deutschen Bundesstaaten und der Zollvereinstaaten von Hamburg aus dort einzuführen, den Preußischen, Oldenburgischen, Mecklenburgischen und Hannoverschen Schiffen steht dies jedoch nur hinsichtlich ihrer resp. Landesproducte frei. — Obschon, genau genommen, nicht in den Zeitabschnitt (1842—1844) der vorliegenden handelsstatistischen Darstellung gehörig, scheint es in Rücksicht des unmittelbaren Zusammenhanges mit den oben angeführten Verträgen und auch in sonstiger Beziehung angemessen, hier schon vorweg eine Britische Verordnung, welche im October 1845 erlassen ist, mitzutheilen. Es wird nämlich durch selbige verfügt, bis auf Weiteres Hanseatische Schiffe und ihre Ladungen, sowohl in dem vereinigten Königreiche, wie in den Britischen Besitzungen, sobald sie von den Mündungen der Maas und der Elbe und den dazwischen liegenden Flüssen [also auch von Rotterdam und anderen Holländischen Häfen] und von den Mündungen der Trave und der Memel und den dazwischen liegenden Flüssen kommen, oder dahin gehen, ganz ebenso zu behandeln, wie wenn sie von einem Hanseatischen Hafen kämen, oder dahin bestimmt wären. — Zugleich ist bei dieser Gelegenheit den Oldenburgischen und Mecklenburgischen Schiffen, denen die analoge Befugniß nach dem Inhalte der vorhin angeführten Artikel nicht in dieser ganzen geographischen Ausdehnung bewilligt worden war, dieselbe nachträglich ganz gleich wie den Preußischen, Hannoverschen und Hanseatischen Schiffen bewilligt worden. Da diese neue Verfügung für die Deutschen Schifffahrtsinteressen von besonderer Wichtigkeit ist, geben wir nachstehend eine Uebersetzung des vollständigen amtlichen Schreibens:

„Die Lords von der Geheimraths-Comité für die Handelsverhältnisse haben mich beauftragt, Ihnen zur Benachrichtigung der Lords Commissaire des Schatz-Amtes Ihrer Majestät mitzutheilen, daß seit der Ratification des neuerlichen Tractates mit Hannover vom 22. Juli 1844, welcher in Gemäßheit der Stipulationen jenes Vertrages, Hannoverschen Schiffen und ihren Ladungen das Vorrecht ertheilt, von und nach der Mündung der Maas und der Elbe und der zwischenliegenden Flüsse, so wie von und nach den Mündungen der Trave und Memel und der zwischenliegenden Flüsse zu versegeln, ganz in derselben Weise und mit denselben Vortheilen, als wenn dieselben Hannoversche Häfen wären, von den Hansestädten Hamburg, Lübeck und Bremen darum nachgesucht worden ist, diese Vortheile auch auf ihre Schifffahrt auszudehnen und daß der Graf von Aberdeen dieses Gesuch der Erwägung Ihrer Herrlichkeiten unterstellt hat. — Bei Erwägung dieses Gesuches haben Ihre Herrlichkeiten in Betracht gezogen, daß die Handelsbeziehungen zwischen den erwähnten Hansestädten und England in einer sehr zufriedenstellenden Lage sich befinden, rücksichtlich der Rhederei und des Waarenhandels von England und seinen Colonien, und daß der Britische Handel dort auf den Fuß der meistbegünstigten Nation gestellt ist, obgleich keine dies stipulirende Verträge vorhanden sind. — Ihren Herrlichkeiten leuchtet zugleich ein, daß der von England dem Zollvereine, Oldenburg, Mecklenburg und Hannover bewilligte Vortheil, Hamburg als einen ihrer eigenen Häfen zu benutzen, so weit der Handel mit England in Betracht kommt, die Veranlassung wird, daß die Schiffe jener andern Staaten mit der Rhederei Hamburgs, mit Bezug auf den Britischen Handel in Concurrenz treten, obgleich den Hanseatischen Schiffen kein entsprechendes Recht der Concurrenz mit den Schiffen dieser Mächte in anderen Häfen ertheilt worden ist. — Mit Rücksicht auf diese Erwägungen, und zugleich auf die Thatsache, daß die Hanseatischen Häfen durch den Beitritt zum Zollverein für ihre Rhederei die Vortheile erlangen könnten, um welche sie jetzt nachsuchen, haben Ihre Herrlichkeiten für Recht gehalten, Lord Aberdeen anzuzeigen, daß sie der Ansicht sind, es müsse dem Gesuche der Hansestädte entsprochen werden. — Ihre Herrlichkeiten sind indeß geneigt zu glauben, daß die Acte 3 & 4 Victoriae c. 95, dergemäß die nachgesuchten Vorrechte Hannover, Oldenburg und Mecklenburg bewilligt worden sind, geeigneter Weise auf den vorliegenden Fall nicht in Anwendung gebracht werden können, da die Häfen längs der Ostsee, so wie der Maas und anderer Flüsse zwischen diesem Flusse und der Elbe, mit Ausnahme der Hanseatischen Häfen selbst, nicht die zweckmäßigsten Häfen zur Verschiffung Hanseatischer Producte sind. Ihre Herrlichkeiten beabsichtigen indeß, daß im Verlauf der nächsten Session bei'm Parlamente der Antrag gestellt werde, die vorerwähnte Acte zu emendiren, damit sie sowohl auf diesen, als auf andere Fälle, welche ich sogleich erwähnen werde, zur Anwendung gebracht werden könne. — Inzwischen wünschen Ihre Herrlichkeiten daß die Lords vom Schatzamte Ihrer Majestät die Commissaire des Zollamtes anweisen, bis auf Weiteres Hanseatische Schiffe und ihre Ladungen, sowohl in dem Vereinigten Königreiche, wie in den überseeischen Besitzungen, sobald sie von den Mündungen der Maas und der Elbe, und den zwischenliegenden Flüssen kommen, oder dahin versegeln, ganz eben so zu behandeln, wie wenn sie von einem Hanseatischen Hafen kämen, oder dahin bestimmt wären.

Ferner bin ich von Ihren Herrlichkeiten beauftragt, Ihnen zur Benachrichtigung für die Lords des Schatzamts Ihrer Majestät mitzutheilen, daß Gesuche zu ähnlichem Zwecke wie das obenerwähnte von den Regie-

rungen von Mecklenburg-Schwerin, Mecklenburg-Strelitz und Oldenburg an die Regierung Ihrer Majestät gerichtet worden, um den Schiffen dieser Staaten und ihren Ladungen dieselben Vortheile zukommen zu lassen, welche den Hannoverschen Schiffen und ihren Ladungen durch den oben erwähnten Tractat und Geheimrathsbefehl in Bezug auf die Flüsse längs der Ostsee bewilligt worden sind. — Die Schiffe von Mecklenburg-Schwerin und Strelitz und ihre Ladungen genießen schon in Folge des neulichen Tractats vom 1. Mai 1844 und Ihrer Majestät Geheimrathsbefehl vom 3. Sept. 1844, der in Folge des Tractats erlassen worden ist, diese Vortheile, so weit die Häfen in der Elbe und Maas und den zwischenliegenden Flüssen und die Häfen in der Trave und Oder in Betracht kommen, aber diese Vortheile sind nicht bis auf die Ostseehäfen jenseit der Oder ausgedehnt. — Ebenso genießen die Oldenburger Schiffe und ihre Ladungen in Gemäßheit des neulich mit Oldenburg abgeschlossenen Vertrags vom 4. April 1844 und Ihrer Majestät Geheimrathsbefehl vom 3. Sept. 1844 dasselbe Vorrecht, so weit die Häfen der Elbe und Maas und der zwischenliegenden Flüsse in Betracht kommen, nicht aber für irgend einen Ostseehafen. — Erwägungen, denen ähnlich, welche den Beschluß Ihrer Herrlichkeiten in Betreff des Gesuchs der Hansestädte veranlaßten, haben Ihre Herrlichkeiten bewogen, Lord Aberdeen zu unterstellen, daß dem Gesuche der Regierungen von Mecklenburg-Schwerin und Strelitz und Oldenburg entsprochen werde und Ihre Herrlichkeiten wünschen daher, daß die Lords Commissaire des Schatzamtes Ihrer Majestät den Commissairen des Zollamtes die Anweisung geben, bis auf Weiteres sowohl im vereinigten Königreiche, als in den überseeischen Besitzungen, die Schiffe von Mecklenburg-Schwerin und Strelitz und ihre Ladungen, wenn sie von den Mündungen der Memel oder eines andern Flusses zwischen der Memel und der Oder kommen oder dorthin versegeln, so wie die Oldenburger Schiffe und ihre Ladungen, wenn sie von den Mündungen der Trave oder der Memel oder der zwischenliegenden Flüsse kommen oder dorthin versegeln, ganz eben so zu behandeln, als wenn diese Schiffe und ihre Ladungen von den Häfen resp. Mecklenburgs und Oldenburgs kämen oder dahin versegelten.

(Unterz.) **J. G. Shaw Lefevre.**

Die in der letzten Session des Parlaments beschlossenen Zollermäßigungen und Zollbefreiungen, werden zum Theil auch auf die Handelsbeziehungen zwischen Deutschland und Großbritannien eines günstigen Einflusses nicht verfehlen. Es sind in dieser Beziehung unter andern zu erwähnen:

	Früherer Zoll	Neuer Tarif
Schweinsborsten, sortirt	pr. ℔ 3 d.	frei
Baumrinde	pr. Ctr 3 d.	„
Felle, ungegerbte und gegerbte	(verschiedene Zollsätze)	„
Vitriol	pr. Tonne 10 sh.	„

	Früherer Zoll	Neuer Tarif
Schmalz	pr. Ctr 2 sh.	frei
Lein- und Rüböl	pr. Tonne 1 £	„
Lumpen	pr. Tonne 6 d.	„
Rapp-, Flachs- u. Leinsaamen	pr. Quart. 1 d.	„
Wicken	pr. Quart. 2 sh. 6 d.	„
Zink	pr. Tonne 2 £ 10 sh.	„
Stäbe, nicht über 72 Zoll	pr. Last 2 sh.	„
Zaffern	pr. Ctr 1 sh.	„

In Großbritannien und Irland sind außer dem General-Consulate zu London und einem Consulate zu Dublin, an folgenden Plätzen Hamburgische Vice-Consulate: zu Aberdeen, Cork, Cowes, Darthmouth, Deal und Ramsgate, Dover, Dundee, Falmouth, Gloucester, Jersey, Leith, Liverpool, Manchester, Newcastle, Newport und Cardiff, Plymouth, Poole, Portsmouth, Southhampton, Stockton, Swansea, Weymouth. — In den Britischen Besitzungen bestehen Hamburgische Consulate: zu Bombay, Calcutta, Capstadt, Freetown in Sierra Leone, Gibraltar, Grahamstown, St. Helena, Nassau auf New Providence, Mauritius, Quebeck, Sidney und Sincapore.

Schifffahrts-Verkehr.

	Angekommen:			Abgegangen:		
	1842	1843	1844	1842	1843	1844
Hamburgische Schiffe	194	183	167	193	191	199
Bremische ...... „	1	1	5	......	2	5
Lübeckische...... „	......	......	......	......	......	2
Belgische....... „	......	......	......	......	1	......
Dänische....... „	411	495	444	387	430	252
Englische ...... „	877	885	842	855	902	809
Französische .... „	......	......	2	......	4	2
Hannöversche... „	216	187	187	141	148	95
Mecklenburgische. „	......	1	3	......	3	1
Niederländische.. „	11	3	8	5	3	1
Nordamerikanische „	......	......	......	25	4	6
Norw. u. Schwed. „	12	9	20	11	7	11
Oesterreichische .. „	......	......	......	1	4	2
Oldenburgische.. „	2	2	10	5	3	11
Preußische ..... „	5	7	21	3	1	16
Russische....... „	3	......	2	......	13	1
Sicilianische.... „	1	......	......	......	......	......
Spanische...... „	......	......	......	1	......	1
Zusammen	1733	1773	1711	1627	1716	1414
Davon in Ballast	22	7	20	384	653	610

Ausfuhr.

Nach den officiellen Britischen Zusammenstellungen (Tables of the revenue, population, commerce etc of the United Kingdom) bestand die Einfuhr im Vereinigten Königreiche aus Deutschland *) aus folgenden Gegenständen:

*) Wie schon bei früherer Gelegenheit bemerkt, begreift die Rubrik Germany in der Englischen Handelsstatistik die Hansestädte und die Häfen von Oldenburg, Hannover und Mecklenburg. Der Verkehr mit Deutschland über Holland und Belgien ist eben so wenig darin begriffen, wie Triest und die Preußischen Ostseehäfen. Man darf also mit großer Wahrscheinlichkeit annehmen, daß Hamburg durchschnittlich wohl über $^{9}/_{10}$ an der Ausfuhr und noch mehr der Einfuhr von jenen unter „Germany“ angegebenen Waaren-Quantitäten betheiligt ist. —

Einfuhr in Großbritannien aus Deutschland.

Gegenstände.	1841.	1842.	1843. *)
Borke	16,974 Ctr	19,675 Ctr	77,987 Ctr
Schweinsborsten	130,899 ℔	74,416 ℔	133,965 ℔
Butter	78,275 Ctr	45,346 Ctr	20,253 Ctr
Weizen	656,036 Qt.	200,886 Qt.	125,864 Qt.
Gerste	54,953 „	6,542 „	5,339 „
Hafer	16,714 „	77,432 „	4,271 „
Roggen	5,487 „	4,324 „	444 „
Bohnen u. Erbsen	69,059 „	3,522 „	3,917 „
Weizenmehl	16,585 Ctr	4,807 Ctr	2,298 Ctr
Baumwollenwaar.	44,482 £	18,936 £	20,368 £
Flachs	10,391 Ctr	16,318 Ctr	14,870 Ctr
Iltisfelle	85,080 Stck.	59,993 Stck.	163,274 Stck.
Marderfelle	76,816 „	62,627 „	76,182 „
Häute, ungegerbte	7,251 Ctr	10,442 Ctr	13,216 Ctr
	9,845 Stck.	5,812 Stck.	7,476 Stck.
Leinen	10,589 Elln.	6,634 Elln.	12 Elln.
	1,580 £	57 £	36 £
Kleesaat	77,596 Ctr	42,732 Ctr	20,593 Ctr
Leinsaat	800 Qt.	1,812 Qt.	1,164 Qt.
Rappsaat	19,145 „	15,323 „	13,060 „
Seidenwaaren	1,153 ℔	1,163 ℔	1,877 ℔
Ziegenfelle	4,804 Stck.	1,969 Stck.	4,651 Stck.
Bocksfelle	2,236 „	180 „	2,872 „
Lammfelle	8,252 „	7,480 „	10,242 „
Schmalte	2,651 ℔	14,050 ℔	31,543 ℔
Zink	2,686 Tons	1,529 Tons	3,000 Tons
Rum	533 Gall.	11,363 Gall.	2,483 Gall.
Genever	42,725 „	24,424 „	15,622 „
Stabholz	65 gr.H.	164 g.H.u.412 Lst.	659 Last
Eichen u. Kienen	1,196 Last	429 Last	627 „
Schaafwolle	20,958,775 ℔	15,613,269 ℔	16,805,448 ℔
Wein	4,902 Gall.	6,277 Gall.	5,081 Gall.
Blaufarben	3,448 Ctr	2,573 Ctr	3,059 Ctr

Einfuhr.

Aus denselben Documenten geben wir hier zunächst eine Zusammenstellung der Exporte Britischen Ursprungs von dem Vereinigten Königreiche nach „Germany", der Quantität wie dem declarirten Werthe nach, und dann der Exporte von Erzeugnissen der Britischen Besitzungen und fremder Länder.

*) Das Jahr 1841 ist hier, wie bei manchen der folgenden Uebersichten, mit berücksichtigt, weil in unserer früheren handelsstatistischen Publication die betreffenden Angaben desselben noch nicht hatten mit aufgenommen werden können; dagegen fehlen jetzt wieder über das Jahr 1844 manche Materialien.

Ausfuhr britischer Producte u. Fabrikate nach Deutschland.

Gegenstände.	1841.		1842.		1843.	
	Quantität	Werth £	Quantität.	Werth. £	Quantität.	Werth. £
Putz.......... ...	....	16,442	....	14,768	....	13,148
Waffen u. Munition.	....	1,234	....	399	....	188
Bier....... Barrels	871	2,405	913	2,532	1,417	3,814
Bücher......... Ctr	424	6,544	571	8,694	556	9,771
Messing- und Kupferwaaren....... Ctr	9,417	49,125	10,661	51,671	17,998	79,698
Butter u. Käse... „	314	1,155	301	971	374	1,348
Steinkohlen*)..Tons	173,437	48,524	170,038	46,732	153,099	44,771
Baumwollenw. Ellen	48,752,158	945,195	41,785,680	757,771	48,270,368	813,326
do. Strümpfe, Spitzen	....	184,654	....	184,314	....	202,579
do. Twist u. Garn ℔	41,052,824	2,404,331	49,034,747	2,842,628	42,553,752	2,311,438
Steinzeug..... Stück	2,128,471	25,669	3,282,909	34,445	2,208,284	32,098
Heringe..... Barrels	20,787	21,312	28,940	28,335	37,320	35,815
Glaswaaren..... Ctr	3,123	5,134	2,080	4,529	1,143	5,552
Stahlwaaren .... „	18,157	99,419	22,898	138,861	24,743	159,889
Eisen, verarbeitet und unverarbeitet. Tons	23,794	203,291	37,160	257,744	37,778	253,830
Blei.......... „	298	6,149	769	14,413	770	13,685
Leder.... ......℔	11,954	1,081	35,033	2,166	46,437	3,552
do. Sättel u. Pferdegeschirr	....	3,175	....	1,955	....	2,867
Leinen........ Ellen	657,743	31,986	593,771	26,622	2,744,178	88,353
do. Zwirn, Zwirnlein.	....	32,471	....	51,721	....	84,555
do. Garn........ ℔	994,270	63,540	1,831,275	101,321	3,504,553	188,641
Maschinen	....	50,462	....	65,126	....	95,786
Farbewaaren.......	....	13,431	....	22,038	....	24,081
Silberzeug, platirte Waaren, Juwelen und Uhren.......	....	9,486	....	6,208	....	4,190
Salz.......Bushels	294,798	5,136	209,622	3,880	268,238	4,450
Seidenwaaren	....	22,386	....	29,023	....	35,505
Seife u. Lichte....℔	321,506	4,961	321,187	4,755	191,602	2,996
Schreibmaterialien ..	....	8,517	....	10,566	....	10,581
Zucker, raffn..... Ctr	7,354	12,825	1,574	2,959	3,136	4,578
Zinn, unverarb... „	449	1,679	2,091	7,159	619	1,804
Zinnwaaren	....	17,443	....	34,612	....	23,914
Schaaf- und Lammwolle..........℔	2,514	115	5,422	274	11,369	745
Wollengarn...... „	2,638,311	291,532	3,251,806	321,309	3,956,956	374,888
Wollenwaaren Stück	536,904	771,422	639,758	845,568	725,774	935,147
do......... Ellen	1,085,282	91,788	1,176,224	87,815	1,134,602	91,921
Wollene Strümpfe..	....	20,668	....	20,177	....	21,162
Div. andere Waaren	....	179,346	....	168,649	....	187,372
		5,654,033		6,202,700		6,168,038
	ca. Bco. ℳ 76,329,000		ca. Bco. ℳ 83,736,000		ca. Bco. ℳ 83,269,000	

*) 1844 betrug die Ausfuhr von Steinkohlen von England nach Deutschland: 171,865 Tons zum Werth von £ 52,649; Kupfer- u. Kupferwaaren 651 Tons; Blei 882 Tons; Eisen ca. 39,500 Tons.

Ausfuhr ausländischer und Colonial-Erzeugnisse aus dem Vereinigten Königreiche nach Deutschland.

Gegenstände.	1841.	1842.	1843.
Cassia	598,188 ℔	467,618 ℔	677,543 ℔
Zimmt..........	85,326 „	10,424 „	19,517 „
Cochenille	1,421 Ctr	1,177 Ctr	1,273 Ctr
Cacao	77,976 ℔	144,236 ℔	51,538 ℔
Caffe	2,882,811 „	1,005,206 „	2,238,606 „
Ingber	1,920 Ctr	1,884 Ctr	1,404 Ctr
Gummi.........	652,158 ℔ 1,140 Ctr	6,094 „	4,035 „
Indigo	15,350 „	16,333 „	10,537 „
Macis..........	960 ℔	552 ℔	5,682 ℔
Pfeffer..........	1,217,445 „	1,055,475 „	186,995 „
Piment	2,067 Ctr	2,082 Ctr	7,228 Ctr
Quecksilber.......	89,813 ℔	18,687 ℔	36,567 ℔
Rhabarber	23,077 „	22,149 „	23,738 „
Reis	37,861 Ctr	46,101 Ctr	6,884 Ctr
Salpeter	10,735 „	10,289 „	7,978 „
Seidentücher	32,923 Stück	22,708 Stück	32,587 Stück
Häute und Felle ..	110,148 „	228,562 „	181,357 „
Rum...........	262,627 Gall.	103,592 Gall.	224,945 Gall.
Zucker	45,991 Ctr	14,831 Ctr	19,661 Ctr
Thee	834,311 ℔	1,093,620 ℔	1,346,999 ℔
Taback..........	717,289 „	1,018,480 „	829,238 „
Wein..........	43,208 Gall.	35,357 Gall.	26,696 Gall.
Baumwolle......	101,059 Ctr	88,363 Ctr	91,596 Ctr

Nach den diesseitigen Zolllisten betrug die Einfuhr von den wichtigern der vorgenannten Artikel aus Großbritannien:

Gegenstände.	1841.	1842.	1843.
Eisen...........	23,406,700 ℔	31,894,400 ℔	28,928,200 ℔
Blei............	474,200 „	1,440,700 „	1,206,100 „
Steinkohlen......	58,463 Last	54,500 Last	54,600 Last
Heringe.........	13,871 Ton.	21,900 Ton.	27,900 Ton.
Roh. Zucker	4,168,700 ℔	1,491,400 ℔	1,648,700 ℔
Caffe	2,864,100 „	913,900 „	1,954,200 „
Thee	723,000 „	803,500 „	984,500 „
Baumwolle......	10,301,800 „	9,128,200 „	9,086,700 „
Reis	1,367,900 „	4,104,700 „	422,400 „
Indigo	1,580,500 „	1,695,500 „	1,087,100 „

Das Verhältniß der Ausfuhr britischer Erzeugnisse nach Deutschland zu der Gesammt-Ausfuhr, während der letzten 14 Jahre, zeigt nachstehende Tabelle.

Uebersicht der Ausfuhr Britischer Industrie-Erzeugnisse und Producte

nach dem declarirten Werthe, während der Jahre 1831—1844.

Jahr.	Gesammt-Ausfuhr.	Ausfuhr nach Europäischen Plätzen.	Ausfuhr nach Deutschland.
1831	37,164,372 £	13,550,440 £	3,642,952 £
1832	36,450,594 „	15,584,006 „	5,068,997 „
1833	39,667,347 „	15,611,789 „	4,355,548 „
1834	41,649,191 „	18,007,033 „	4,547,166 „
1835	47,372,270 „	18,464,433 „	4,602,966 „
1836	53,368,572 „	19,011,066 „	4,463,729 „
1837	42,070,744 „	19,401,000 „	4,898,016 „
1838	50,060,970 „	22,243,000 „	4,988,900 „
1839	53,233,580 „	20,797,000 „	5,215,155 „
1840	51,406,430 „	21,491,000 „	5,408,499 „
1841	51,634,623 „	22,854,000 „	5,654,033 „
1842	47,381,023 „	23,909,000 „	6,202,700 „
1843	52,279,709 „	24,971,000 „	6,168,038 „
1844	58,584,292 „	25,043,357 „	6,151,528 „

Wenn wir von vorstehender Zusammenstellung die Zeitabschnitte von 1831 — 1835, von 1836 — 1840 und von 1841 — 1844 mit einander vergleichen, so ergiebt sich daraus das Resultat, daß die Ausfuhr aus Großbritannien nach Europa überhaupt, und auch nach Deutschland, in den letzten Jahren in einem weit größeren Verhältniß zugenommen, als die Total-Ausfuhr, und besonders als die Ausfuhr nach den Britischen Besitzungen und andern außereuropäischen Ländern. Die Verhältnisse sind nämlich folgende:

	Gesammt-Ausfuhr.	Ausfuhr nach außereurop. Ländern.	Ausfuhr nach Europa.	Ausfuhr n. Deutschland.
	£	£	£	£
1831—1835	durchschn. 40,460,755	24,217,215	16,243,540	4,443,526
1836—1840	„ 50,028,059	29,439,446	20,588,613	4.994,860
	Zunahme 23⁷ pCt.	21⁶ pCt.	27⁴ pCt.	12¹ pCt.
1841—1844	durchschn. 52,469,912	28,275,573	24,194,339	6,044,075
	Zunahme gegen 1831—1835 29⁷ pCt.	16⁷ pCt.	49 pCt.	36 pCt.

Der ungefähre Werth von Bremens Ausfuhr und Einfuhr nach und von Großbritannien wird nach approximativer Schätzung angenommen:

	1842.	1843.	1844.
Ausfuhr nach Großbrit.	271 Schiffe.	.285 Schiffe.	.284 Schiffe
Bco. ℛ	1,320,000.	. 1,100,000.	. 550,000
Einfuhr von Großbrit.	191 Schiffe.	.262 Schiffe.	.220 Schiffe
„	4,000,000.	. 4,500,000.	.3,800,000

Niederlande.

Hinsichtlich der Schiffsabgaben findet in den Niederländischen Häfen eine Gleichstellung der Hamburgischen Flagge mit der nationalen statt; dagegen sind die in Hamburgischen Schiffen dort indirect, wie auch direct aus Hamburg eingeführten Waaren einem Differenzzoll unterworfen. S. o. S. 93.

Ein Hamburgisches General-Consulat besteht zu Amsterdam, unter diesem ein Vice-Consulat zu Harlingen.

Schifffahrts-Verkehr.

	Angekommen:			Abgegangen:		
	1842	1843	1844	1842	1843	1844
Hamburgische Schiffe	2	3	1	1	......	......
Bremische .... "	2	......	......	......	......	......
Dänische .... "	76	65	50	30	38	28
Englische .... "	1	2	4	......	......	......
Französische ..... "	1	......	2	......	......	......
Hannoversche .... "	76	51	76	17	15	14
Niederländische ... "	321	237	258	120	97	123
Nordamerikanische "	1	......	......	......	......	......
Norw. u. Schwed. "	8	6	5	......	......	1
Oesterreichische ... "	......	......	......	1	......	......
Oldenburgische... "	19	17	16	2	......	6
Preußische ...... "	......	2	1	......	......	......
Russische........ "	......	1	1	......	......	......
Sicilianische..... "	......	......	......	1	2	......
Spanische....... "	......	......	......	1	......	......
Zusammen	507	384	414	173	152	172
Davon in Ballast	1	4	5	......	72	15

Ausfuhr.

Schon die Zahl der abgegangenen Schiffe, verglichen mit denen der vorangegangenen Jahre (1839 : 426; 1840 : 411; 1841 : 492 Schiffe) zeigt, daß die Ausfuhr von hier nach den Niederlanden während der Jahre 1842 — 1844 bedeutend geringer gewesen. Der Grund war der verminderte Begehr nach Deutschen Bodenerzeugnissen, Getraide und Saaten. Die Versendung anderer Artikel dahin ist nicht von Belang.

Einfuhr.

Die Gegenstände der Einfuhr, welche viel ausgedehnter war als in den vorangegangenen Jahren (1839 : 255; 1840 : 287; 1841 : 274 Schiffe), waren, wie früher, theils Niederländische Producte und Fabrikate, wie Krapp, Käse, Genever, Papier, Dachpfannen, Salz- und Schwefelsäure, präparirte Farbewaaren, Heringe u. a.; theils Erzeugnisse der Niederländischen Colonien in Ostindien, namentlich Zucker, Caffe und Zinn, welche in den Holländischen Häfen einen gezwungenen Stapel haben.

An den letztgenannten Artikeln betrug die Einfuhr:

	1841.	1842.	1843.
Rohzucker ...	886,200 ℔	849,700 ℔	1,558,400 ℔
Raffin. Zucker	8,155,900 „	8,737,100 „	10,337,200 „
Caffe*)	13,648,200 „	10,943,600 „	8,726,400 „
Indigo	299,600 „	351,500 „	318,700 „
Zinn	192,700 „	397,600 „	350,400 „
Stuhlrohr ...	627,700 „	948,400 „	1,126,500 „

Zu einer Werthschätzung der gesammten hiesigen Aussnhr und Einfuhr nach und von den Niederlanden fehlen uns durchaus alle Materialien. — Dagegen geben wir eine Uebersicht

*) Der größte Theil dieser Caffe-Einfuhr ist Transito-Gut: 1841 : 10,284,400 ℔; 1842 : 7,861,000 ℔; 1843 : 5,706,000 ℔.

der Resultate der bekannten großen Auctionen der Maatschappy während der letzten 14 Jahre, welche von Interesse sind, weil dieselben auch auf das hiesige Geschäft einen bedeutenden Einfluß ausüben.

An Zucker, Caffe und Indigo wurden 1831 bis 1844 nachstehende Quantitäten zu den beibemerkten Durchschnittspreisen verkauft:

Anno.	Zucker.			Caffe.			Indigo.		
	Quantität.	Preis pr. 100 Kil.		Quantität.	Preis pr. 100 Kil.		Quantität.	Preis pr. 100 Kil.	
	Kilogr.	ℛ & ß		Kilogr.	ℛ & ß		Kilogr.	ℛ & ß	
1831	3.434.945	37	13	10.815,480	62	7	Nichts	—	—
1832	6,137,200	39	3	12.912,960	80	7	"	—	—
1833	7,266,915	37	13	12,158,880	84	2	114,000	8	5
1834	13,861,000	37	13	17,864.880	76	3	133,950	7	7
1835	15,277,325	44	13	23,750,160	80	7	170 550	7	—
1836	19,414,160	48	2	31,430,460	74	1	417,900	8	6
1837	24,581,300	39	12	38,091,900	60	5	432,600	7	14
1838	29,428,020	39	12	41,780,460	64	9	544,500	8	—
1839	36,098,055	36	2	41,058,360	74	1	768,150	10	1
1840	45,189,175	34	2	51,220,500	64	9	902,700	8	5
1841	49,675,100	32	4	55,109,595	60	14	846,290	8	—
1842	56,252,300	28	7	55,295,800	59	13	820,160	7	7
1843	60,303,250	32	9	49,009,340	50	13	829,160	8	2
1844	66,339,500	32	6	60,786,840	53	7	642,010	6	10

Der Handelsverkehr Bremens mit den Niederlanden wird seinem Werthe nach approximativ geschätzt:

		1842.	1843.	1844.
Ausfuhr n. d. Niederl.		179 Schiffe	144 Schiffe	155 Schiffe
	Bco.ℛ	1,540,000	1,430,000	1,540,000
Einfuhr v. d. Niederl.		99 Schiffe	102 Schiffe	96 Schiffe
	Bco.ℛ	2,090,000	2,470,000	2,050,000*)

*) Die gesammten Handelsbeziehungen der Niederlande zu Deutschland im Allgemeinen werden für die Jahre 1842 und 1843 wie folgt geschätzt:

	Einfuhr aus Deutschland.	Ausfuhr nach Deutschl.
1842	Frcs. 49,274,000	Frcs. 180,126,000
1843	" 62,694,000	" 159,920,000.

Belgien.

Hinsichtlich der Schiffsabgaben und der Rückerstattung des Scheldezolles ist die Hamburgische Flagge in den Belgischen Häfen der meistbegünstigten Nation gleichgestellt (S. U. H. H. 1. Forts. S. 242). — Dagegen sind die schon früher bestandenen Differenzzölle für die in fremden Schiffen oder indirect eingeführten Waaren durch die Belgische Verordnung vom 21. Juli 1844 noch außerordentlich erhöht worden. Es ist jedoch sehr zu bezweifeln, ob diese Maaßregel die beabsichtigte Wirkung, eine bedeutende Beförderung der nationalen Schifffahrt, haben wird; wenigstens sind seit der Erlassung dieses Differentialzoll-Gesetzes auf den Belgischen Werften noch keine neuere Schiffsbauten in größerer Ausdehnung vorgenommen, noch ist auch die temporaire Vergünstigung zum Ankauf fremder Schiffe besonders benutzt worden. Daß auch die in Cowes oder andern Stationen einlaufenden und dort weitere Ordre erhaltenden Schiffe den Differenzzöllen für die indirecte Einfuhr nach dem neuen Belgischen Tarife unterworfen sind, kann dem Hamburgischen Handel nur zum Vortheil gereichen. *)

---

*) Die in dem neuen Belgischen Tarif angenommenen Principien mögen durch folgende Beispiele erläutert werden. Der Eingangszoll beträgt:

	in Belgischen Schiffen.	in fremden Schiffen.
Rohzucker direct a. d. Productionslande pr. 100 Kilogr.	Frcs. 0 : 1	Frcs. 1 : 70
aus anderen transatlantischen Plätzen pr. 100 Kilogr.	„ 1 : 70	„ 2 : 50
aus Europäischen Häfen	„ 2 : 75	„ 4 : 25
Rappsaat v. jenseits des Sundes pr. Last	„ 1 : 50	„ 4 : 25
von näheren Plätzen „ „	„ 5 : —	„ 5 : —

Ein Hanseatischer General-Consul fungirt zu Antwerpen, ein Hanseatischer Consul zu Ostende.

Schifffahrts-Verkehr.

	Angekommen:			Abgegangen:		
	1842	1843	1844	1842	1843	1844
Hamburgische Schiffe	4	3	9	1	1	......
Bremische .... „	......	1	......	......	......	......
Belgische .... „	9	5	1	9	3	1
Dänische........ „	28	20	16	12	10	7
Englische . ..... „	3	1	......	......	......	......
Französische ..... „	......	......	1	......	......	......
Hannoversche .... „	42	61	54	10	11	15
Mecklenburgische . „	1	......	......	......	......	......
Niederländische... „	21	20	19	3	1	1
Norw. u. Schwed. „	1	2	......	......	......	......
Oldenburgische... „	3	2	11	......	2	2
Preußische ...... „	1	......	......	......	......	......
Russische........ „	1	......	......	......	......	......
Zusammen	114	115	111	35	28	26
Davon in Ballast	4	1	5	......	6	4

Ueber die Waaren-Ausfuhr wie Einfuhr nach und von Belgien können wir keine genauere und vollständigere Data geben, als indem wir aus den officiellen handelsstatistischen Publicationen der Belgischen Regierung die betreffende Uebersicht der Handelsbeziehungen jenes Landes mit den Hansestädten in nachstehenden Auszügen mittheilen.

Was die Anordnung dieser Belgischen wie auch der übereinstimmenden französischen handelsstatistischen Zusammenstellungen anlangt, so ist zu bemerken daß unter dem „allgemeinen Handel" (Commerce général) die Gesammt-Einfuhr wie Ausfuhr zusammengefaßt wird, bei dem Special-Handel (Commerce spécial) aber alle transitirenden, wie auch im Entrepot gelagerten Güter ausgeschlossen werden.

Einfuhr in Belgien aus den Hansestädten.
im Jahre 1842.

Gegenstände.		Allgemeiner Handel.		Special-Handel.		Erhob. Zoll.
		Quantität.	Werth.	Quantität.	Werth.	
			Francs.		Francs.	
Rohzucker	Kil.	958,220	670 754	785,167	549,617	1,665
Getraide	„	2,718,772	382,921	2,718,772	382,921	2,096
Rappsaat.....	Last	207	145,133	87	61,040	370
Wachs	Kil.	27 631	79,301	27,631	79,310	567
Schmalte	„	43,288	64,932	43,288	64,932	512
Roh-Kupfer....	„	20,321	50,396	20,321	50,396	233
Wolle	„	11,106	44,424	6,634	26,536	......
Caffe	„	25,908	36,271	25,908	36,271	1,967
Pferde	Stck.	89	32,040	89	32,040	1,335
Braunstein	Kil.	63,629	22,907	63,629	22,907	654
Butter, ranz.		....	19,880	....	6,325	237
Wollengarn ...	Kil.	1,319	19,792	1,319	19,792	743
Fabr. Taback...	Kil.	1,626	19,508	....	36,887	3,172
Schreibfedern ..	Stck.	1,863,600	18,642	1,863,600	18,642	182
Leinen- u. Rüböl	Hect.	219	17,538	157	12,538	1,878
Roher Taback ..	Kil.	9,430	16,181	12,368	20,882	583
Pottasche......	„	22,836	14,615	22,836	14,615	387
Fleisch	„	12,660	14,443	1,475	2,775	367
Div. Artikel		....	164,345	....	151,910	4,956
Zusammen		....	1,834,003	....	1,590,736	21,904
		Bco. ℳ	970,003	....	831,659	......

Von den vorgedachten Waaren wurden dem Werthe nach eingeführt:

unter Belgischer Flagge	998,244	Francs.
in fremden Fahrzeugen.............	798,197	„
landwärts	37,562	„
	1,834,003	Francs.

Ausfuhr aus Belgien nach den Hansestädten im Jahre 1842.

Gegenstände.	Allgemeiner Handel.		Special-Handel.		Erhob. Zoll.
	Quantität.	Werth.	Quantität.	Werth.	
		Francs.		Francs.	Francs.
Raffin. Zucker.. Kil.	5,164,780	6,197,736	5,164,780	6,197,736	5,412
Glaswaaren ... „	1,846,868	1,953,306	1,846,868	1,953,306	910
Häute u. Felle, roh „	307,339	540,526	....	....	......
Eisenwaaren ... „	1,394,880	348,992	1,394,880	348,992	1,484
Nägel .... „	488,380	293,028	488,380	293,028	544
Bearb. Häute .. „	75,439	175,210	34,475	80,994	75
Maschinen ..... „	59,069	147,671	49,595	123,986	54
Flachs .... „	83,294	137,435	83,294	137,435	531
Pfeffer ... . „	152,241	130,927	....	....	.....
Waffen	....	123,097	....	123,097	615
Zink in Blechen. Kil.	99,374	119,249	99,374	119,249	211
Bücher .... „	16,252	97,839	16,239	97,802	1
Saat-Oel ..... Hect.	909	72,714	909	72,714	46
Papier	....	45,805	....	43,058	215
Wollenwaaren . Kil.	2,049	43,374	2,049	43,374	2
Chem. Producte	....	39,860	....	39,860	399
Baumwollenw.. Kil.	3,195	37,189	2,141	23,483	15
Farbeholz ..... „	34,192	25,160	24,050	20,089	160
Div. Artikel	....	238,148	....	176,716	674
Zusammen	....	10,767,266	....	9,894,999	11,548
	Bco. ℳ	5,696,966	....	5,235,444	......

Von der vorbemerkten Gesammt-Ausfuhr wurden dem Werthe nach ausgeführt:

unter Belgischer Flagge	9,615,216	Francs.
in fremden Fahrzeugen	1,123,159	„
landwärts	28,891	„
Zusammen	10,767,266	Francs.

Einfuhr in Belgien aus den Hansestädten im Jahre 1843.

Gegenstände.	Allgemeiner Handel.		Special-Handel.		Erhob. Zoll.
	Quantität.	Werth.	Quantität.	Werth.	
		Francs.		Francs.	Francs.
Roher Zucker .. Kil.	467,637	327,346	529,663	370,764	1,123
Getraide ...... „	1,453,058	201,095	1,178,951	177,384	488
Wolle .... „	34,168	136,672	9,262	37 048	......
Blei .... „	255.370	86,826	255,370	86,826	1,353
Rohe Felle .... „	29,046	55,582	8,109	14,755	52
Rappsaat...... Last	67	46,736	6	3,967	24
Tab. in Blättern Kil.	25 634	42,618	16,301	26,837	679
Wachs ..... . „	11,457	32 882	11,457	32,882	237
Zink .... „	30,725	27,652	......	....	......
Hanf .... „	34,430	27,544	11,695	9,355	161
Fabr. Taback .. „	2,290	27,320	1,432	17,017	1,368
Fleisch ... . „	19,145	19,145	191	191	33
Harz .... „	7,820	18,768	7,820	18,768	66
Braunstein .... „	44,294	15,946	44,294	15,946	455
Schmalte...... „	7,545	11,317	7,545	11,317	93
Eing. Ingwer.. „	4,862	10,405	257	550	30
Vitriol........ „	10,214	8 060	9 708	7,655	199
Div. Artikel	....	83,266	....	66,349	2,179
Zusammen	....	1,179,180	....	888,611	8,540
	Bco.-ℳ	623,904	....	470,165	......

Von der vorbemerkten Gesammt-Einfuhr wurden dem Werthe nach importirt:

unter Belgischer Flagge (4 Schiffe) .. 436,501 Francs.
in fremden Fahrzeugen (1 Hanseatisches
und 30 andere) .... 737,064 „
landwärts .... 5,615 „

Zusammen 1,179,180 Francs.

Hieran nahmen Theil:

Hamburg mit 884,485 Francs = 467,980 Bco.-ℳ.
Bremen „ 279,122 „ = 147,684 „
Lübeck „ 15,573 „ = 8,240 „

Ausfuhr aus Belgien nach den Hansestädten
im Jahre 1843.

Gegenstände.	Allgemeiner Handel. Quantität.	Allgemeiner Handel. Werth.	Special-Handel. Quantität.	Special-Handel. Werth.	Erhob. Zoll.
		Francs.		Francs.	
Raff. Zucker ... Kil.	6,273,461	7,528,154	6,271,437	7,525,725	6,633
Glaswaaren	....	1,605,958	....	1,605,958	760
Nägel .... Kil.	594,992	356,994	594,992	356,994	330
Saatöl ....Hect.	3,633	290,631	3,633	290,631	182
Unbearb. Häute. Kil.	141,911	262,979	....	2,700	162
Bearb. Häute... „	104,460	241,156	49,584	114,942	77
Waffen	....	175,281	....	174,781	315
Bücher........ Kil.	24,415	147,132	24,378	146,873	50
Chem. Producte.....	....	147,271	....	146,271	229
Flachs .... Kil.	83,028	137,025	82,973	136,905	528
Zink in Blechen. „	98,909	118,690	98,909	118,690	67
Maschinen ..... „	47,079	117,699	45,056	112,641	24
Pfeffer......... „	90 429	77,769	....	....	......
Sirop .... „	257,540	77,262	257,540	77,262	546
Papier	....	75,366	....	69,066	74
Baumwolle.... Kil.	29,396	49,973	....	....	......
Zinn, roh..... „	15,737	29,900	....	....	......
Diverse Artikel.....	....	306,547	....	190,573	416
Zusammen	....	11,745 787	....	11,070,012	10,393
	Bco.-ℳ	6,214,702	....	5 857,149	......

Von der vorbemerkten Gesammt-Ausfuhr wurden dem Werthe nach ausgeführt:

unter Belgischer Flagge (in 4 Schiffen)	437,831 Frcs.
in fremden Fahrzeugen (in 5 hanseatischen und 144 andern)..........	11,306,636 „
landwärts	1,320 „
	11,745,787 Frcs.

Davon nach Hamburg	10,425,396 Frcs.	=	5,516,082 Bco.-ℳ.
Bremen	1,282,731 „	=	678,694 „
Lübeck	37,660 „	=	19,926 „

Bremens Verkehr mit Belgien wird nach Bremischen Angaben, die den Werth der dortigen Ausfuhr für 1843 nach Belgien ziemlich gering annehmen, geschätzt:

	1842.	1843.	1844.
Ausfuhr nach Belgien.......	7 Schiffe.	.15 Schiffe.	.5 Schiffe
Bco.-ℳ	44,000...	88,000...	39,600
Einfuhr aus Belgien.......	20 Schiffe.	.24 Schiffe.	13 Schiffe
„	749,000..	744,000..	323,000

Frankreich.

Die früheren Verhältnisse der Begünstigung der nationalen Schifffahrt sowohl hinsichtlich der Schiffsabgaben als auch der Waarenzölle, bestehen im Allgemeinen unverändert fort. (Vgl. H. H. S. 153 ff. u. 1. Forts. S. 248.) Für gewisse Handelsartikel sind überdies die Differentialzölle neuerdings noch erhöht, und dadurch auch der Hamburgische Handel mit Frankreich betroffen worden; z. B. ist der Eingangszoll von Oelsaaten, wenn sie aus Hamburg und andern Nordseehäfen eingeführt werden, bedeutend höher angesetzt worden, als bei directer Beziehung aus der Ostsee. — Ueber die gegenseitige Befreiung der Schiffe, welche in Nothfällen in einen Hafen einlaufen, von allen Schiffs- und Hafen-Abgaben ist 1843 eine Uebereinkunft zwischen Hamburg und Frankreich abgeschlossen worden, worüber diesseits folgende Bekanntmachung erlassen:

Bekanntmachung,

betreffend das Einlaufen Hamburgischer und Französischer Schiffe in den gegenseitigen Häfen in Nothfällen.

Nachdem in Folge ausgewechselter Reciprocitäts-Declarationen Hamburgische und Französische Handelsschiffe, welche vom 1. März d. J. an in erweislichen Nothfällen in den gegenseitigen Häfen einlaufen, von allen zum Vortheile des Staates erhobenen oder zu erhebenden Schifffahrts- oder Hafen-Abgaben befreit sind, sofern sie die gedachten Häfen, ohne Handelsgeschäfte zu treiben, mit ungebrochener Ladung und ungesäumt wieder verlassen, wobei jedoch die zur Reparatur des Schiffes erforderliche Aus- und Einladung der Waaren oder Ueberladung derselben in ein anderes Schiff, so wie die Ankäufe von Schiffsproviant nicht als zur Zahlung gedachter Abgaben verpflichtende Handelsgeschäfte angesehen werden sollen, so wird dieses hiemit zur öffentlichen Kunde gebracht.

Gegeben in unserer Raths-Versammlung Hamburg, den 27. Febr. 1843.

Schifffahrts-Verkehr.

	Angekommen:			Abgegangen:		
	1842	1843	1844	1842	1843	1844
Hamburgische Schiffe	5	7	4	6	4	3
Bremische ...... „	2	4	2	......	......	......
Lübeckische....... „	4	6	2	3	2	1
Dänische........ „	16	17	7	13	21	8
Englische .... „	3	3	1	......	2	......
Französische ..... „	83	77	94	87	69	95
Hannoversche.... „	6	13	10	8	12	11
Mecklenburgische . „	9	7	7	1	......	......
Niederländische... „	6	11	13	7	8	12
Nordamerikanische „	......	......	......	......	1	......
Norw. u. Schwed. „	28	26	17	4	1	......
Oldenburgische... „	2	3	7	4	......	1
Portugiesische.... „	......	......	......	1	......	......
Preußische ...... „	7	5	6	......	......	......
Russische........ „	......	......	7	......	......	......
Spanische....... „	......	......	......	......	......	1
Zusammen	171	179	177	134	120	132
Davon in Ballast	3	4	12	10	8	3

Ausfuhr.

Kupfer, Zink, inländische Felle, Wolle, Oelsaaten, etwas Getraide, Stabholz, Knochenschwärze u. a.; außerdem Manufacturwaaren zur Weiterverschiffung über Havre nach den Vereinigten Staaten.

Einfuhr.

Weine, Spirituosen, Pflaumen, Mandeln, Krapp, Weinstein, Schwefel, Terpentin, Korke, Lakritzen; Fabrikate, wie Seidenwaaren, Modewaaren, feine baumwollene und wollene Zeuge, Quincaillerieartikel, Papier ꝛc. — Producte französischer Colonien, wie Nelken, Orlean, Gummi, Cacao u. a.; auch Nordamerikanische Baumwolle über Havre.

Ueber die Quantität und den ungefähren Werth dieser Ausfuhr und Einfuhr, geben die folgenden, aus den Französischen officiellen handelsstatistischen Publicationen ausgezogenen Uebersichten nähere Nachweisungen. Der bei weitem bedeutendere Theil der hier unter der Rubrik „Hansestädte" angegebenen Quanta ist dem Hamburgischen Handel zuzuweisen. Bremens Handelsverkehr wird nämlich nach approximativer Werthschätzung angegeben:

	1842.	1843.	1844.
Ausfuhr nach Frankreich	6 Schiffe ..	5 Schiffe...	4 Schiffe
Bco. ℱ	—	4,400	3,300
Einfuhr aus Frankreich	35 Schiffe..	24 Schiffe..	20 Schiffe
„	1,756,000	1,083,000	1,018,000

Verglichen mit den vorangegangenen Jahren zeigt sich in den Handelsbeziehungen zwischen den Hansestädten und Frankreich dieses Verhältniß des allgemeinen Handels:

	Einfuhr in Frankreich.	Ausfuhr v. Frankr.
1835 — 1839 durchschn. ca. Bco. ℱ	6,165,000..........	10,503,000
1840 — 1843 „ „ „	5,583,000..........	11,482,000

also eine Abnahme des Deutschen Ausfuhrhandels nach Frankreich, dagegen eine gleichzeitige Zunahme der Importation aus den Französischen Häfen.

Consulate: Unter dem Hamburgischen Minister-Residenten zu Paris bestehen zu Bordeaux, Bayonne, Boulogne und Calais, Brest, Cette und Montpensier, Dunkirchen, Havre, Marseille, Nantes und Rouen Consulate; in Cherbourg und Morlaix Vice-Consulate.

Einfuhr in Frankreich aus den Hansestädten im Jahre 1842.

Gegenstände.	Allgemeiner Handel.		Special-Handel.		Erhob. Zoll.
	Quantität.	Werth.	Quantität.	Werth.	
		Francs.		Francs.	Francs.
Oelsaaten.....Kil	1,683,840	1,262,880	1,692,332	1,269,248	39,321
Felle........ „	688,526	1,250,370	694,886	1,216,560	8,669
Wollenwaaren. „	17,362	538,083	....	....	....
Borsten ...... „	117,863	530,383	142,367	640,652	8,184
Zink......... „	1,309,661	523,864	1,298,378	519,352	1,696
Butter .... „	372,860	505,060	347,874	471,329	18,608
Seidenwaaren . „	5,258	485,450	....	....	....
Baumwollenw. „	22,632	424,960	....	....	....
Leinenwaaren.. „	46,060	342,470	45,113	172,726	31,367
Rohe Seide... „	7,473	298,920	621	24,840	34
Schaafwolle .. „	77,903	256,142	73,896	250,809	55,178
Saamen ..... „	161,522	242,283	161,525	242,287	1,777
Knochenschwärze „	2,835,863	226,869	2,835,863	226,869	3,120
Steinzeug und Glaswaaren ...	....	148,281	....	19,343	5,213
Nutzholz.........	....	135,582	....	127,063	807
Leinöl ...... Kil.	136,457	109,165	146,461	109,169	37,557
Pelzwerk	....	106,782	....	12,419	276
Kupfer....... Kil.	35 013	86,733	32,871	63,377	724
Diverse Artikel....	....	1,279,351	....	896,103	125,189
Zusammen	....	8,753,628	....	6,262,146	337,720
	Bco.-ℳ	4,632,000	....	3,313,000	

Ausfuhr aus Frankreich nach den Hansestädten im Jahre 1842.

Gegenstände.	Allgemeiner Handel.		Special-Handel.		Erhob. Zoll.
	Quantität.	Werth.	Quantität.	Werth.	
		Francs.		Francs.	Francs.
Weine....... Litre	12,689,174	3 689,082	12,655,859	3,682,290	1,675
Seidenwaaren. Kil.	15,926	1,825 256	15,787	1,806,736	48
Papiere, Bücher „	516,998	1,441,859	516,588	1,438,069	1,426
Porcellan und Glaswaaren ...	....	1,194,456	....	1,193,634	2,005
Schaafwolle.. Kil.	576,987	1,153,974	....	....	......
Krapp .... „	965,918	965,918	965,918	965,918	5,314
Spirituosen.. Litre	1,029 205	720,409	1,029,140	720,366	1,134
Baumwollenw. Kil.	21,001	687,144	20,924	677,324	40
Wollenwaaren. „	19,826	503,795	19,789	502,961	17
Quincaillerien. „	57,885	480,322	57,653	477,318	164
Cachemirstoffe.. „	1,487	446,100	1,487	446,100	4
Früchte, Mandeln „	533,477	406,696	463,312	357,923	4,731
Korke........ „	154,970	376,782	57,559	87,623	158
Aetherische Oele „	3,605	360,500	2,795	279,500	8
Vanille....... „	1,353	338,250	195	48,750	1
Handschuhe ... „	8,316	332 640	8,316	332,640	24
Caffe .... „	240,382	288,458	....	....	......
Leinenwaaren.. „	9,427	250,088	8,992	228,972	25
Gummi ...... „	167,183	234,056	....	....	......
Modewaaren.. „	26,330	213,940	26,330	213,914	580
Fabr. Taback.. „	33,363	213,523	1,819	11,642	6
Rohzucker..... „	187,569	205,995	....	....	......
Diverse Artikel....	....	4,510,112	....	3,133,438	14,204
Zusammen	....	20,739,355	....	16,605,144	31,564
	Bco. ℳ	10,973,000	....	8,786,000	......

Einfuhr in Frankreich aus den Hansestädten im Jahre 1843.

Gegenstände.	Allgemeiner Handel.		Special-Handel.		Erhob. Zoll.
	Quantität.	Werth.	Quantität.	Werth.	
		Francs.		Francs.	Francs.
Felle ....Kil.	1,099,244	1,694,708	1,106,322	1,732,394	19,216
Zink .... „	2,153,070	861,228	2,183,698	873,479	3,902
Schaafwolle .. „	132,834	551,516	128,152	482,396	106,885
Borsten ...... „	14,119	474,935	....	....	....
Baumwollenw. „	97,861	440,364	81,087	364,892	4,782
Wollenwaaren. „	26,963	358,216	....	....	....
Knochenschwärze „	3,978,724	318,298	3,978,724	318,298	4,377
Getraide .....Litre	1,746,707	301,131	1,810,389	313,868	33,018
Seidenwaaren. Kil.	3,267	296,726	42	4,598	638
Leinenwaaren . „	31,724	198,041	15,602	38,532	9,681
Kupfer .... „	98,990	197,980	99,009	198,018	2,237
Pottasche ..... „	445,005	178,002	226,203	93,135	49,765
Seehundsfelle Stck.	9,575	143,625	5,135	77,025	1,130
Oelsaaten.....Kil.	186,392	139,794	98,012	73,509	1,378
Steinzeug und Glaswaaren ..	....	97,416	....	7,549	4,067
Knochen und Hörner.....Kil.	242,871	90,787	225,784	75,318	248
Wallfischbarden „	20,160	70,560	21,080	73,780	6,956
Diverse Artikel ...	....	1,264,511	....	699,880	106,066
Zusammen	....	7,677,838	....	5,426,671	354,346
	Bco.-ℳ	4,062,000	....	2,871,000	....

Ausfuhr aus Frankreich nach den Hansestädten im Jahre 1843.

Gegenstände.	Allgemeiner Handel.		Special-Handel.		Erhob. Zoll.
	Quantität.	Werth.	Quantität.	Werth.	
		Francs.		Francs.	Francs.
Weine.......Litre	11,642,873	3,550,735	11,634,396	3,546,615	1,612
Baumwolle... Kil.	1,232,813	2,465,626	105	210	......
Seidenwaaren. „	19,993	1,860,644	18,697	1,706,824	54
Porcellan und Glaswaaren ...	....	1,361,867	....	1,360,348	2,310
Papier, Bücher Kil.	483,796	1,289,174	483,614	1,288,089	1,332
Spirituosen.. Litre	942,408	658,114	925,847	648,091	1,021
Krapp....... Kil.	633 068	633,068	633,068	633,068	3,483
Wollenwaaren „	23,316	608,654	23,310	608,212	15
Quincaillerie-artikel...... „	68,035	522,398	68,002	521,260	190
Baumwollen-waaren .... „	23,693	493,240	22 927	470,264	37
Früchte....... „	633,256	474,301	601,077	453,516	1,653
Bereitete Felle.. „	12,202	469,376	12,091	464,936	34
Leinenwaaren . „	13,896	456,700	12,356	371,620	34
Nelken .... „	150,106	456 654	....	....	......
Rohe Felle.... „	237,033	409,450	2 860	2,157	638
Korke .... „	164,542	408,736	56 694	88 236	156
Saamen ..... „	249,052	373,577	238,552	357,826	656
Modewaaren.. „	47,710	319,630	47,710	319,630	1,049
Seide........ „	2,772	261,315	2,424	228,780	381
Aetherische Oele „	2,318	231,800	1,785	178,500	6
Diverse Artikel....	....	4,791,271	....	2,813,613	8,340
Zusammen	....	22,096,330	....	16,061,795	23,001
	Bco. ℳ	11,162 000	....	8,498,000	......

Spanien.

Die durch den Spanischen Zolltarif vom 1. November 1841 getroffenen Anordnungen, wonach die Einfuhr unter fremder Flagge bedeutend ungünstiger behandelt wird als in nationalen Schiffen, besteht noch unverändert fort. — (Vgl. U. H. H. 1. Forts. S. 259 ff.) Das Exportgeschäft von Hamburg nach Spanien und dessen Colonien wird daher hauptsächlich nur „unter Begünstigung der Spanischen Flagge" geführt. Uebrigens ist (mit Ausnahme einer speciellen, auf Gegenseitigkeit begründeten Bevorzugung der Französischen Schiffe in Rücksicht der Cabotage u. a.) keine andere fremde Nation, was die Schiffsabgaben und die Einfuhrzölle anlangt, in Spanien bis jetzt besser gestellt als die Hansestädte. Der zwischen Belgien und Spanien abgeschlossene Handelsvertrag, welcher unter andern für die Belgischen Leinen eine Zollbegünstigung bestimmte, ist in Ermangelung der Ratification durch die Kortes noch nicht zur Ausführung gekommen. — Obschon bei der fortdauernden Unsicherheit der politischen Zustände des Landes und seines illiberalen Zollsystems die auswärtigen Handelsbeziehungen noch nicht in Ausdehnung haben erlangen können, wozu der natürliche Reichthum jenes Land befähigen, so zeigen doch die letztverflossenen 3 Jahre im Vergleiche mit dem ihnen zunächst vorangegangenen dreijährigen Zeitraum endlich wieder eine allmälige Zunahme des Handelsverkehrs mit Spanien. Der früher so blühend gewesene Deutsche Leinenhandel dahin, welcher fast auf ein Minimum herabgesunken war, hat sich jedoch nicht wieder gehoben.

Hamburgische Consulate bestehen zu Madrid, Barcelona, Bilbao, Cadix, Coruña und Malaga.

Schifffahrts-Verkehr.

	Angekommen:			Abgegangen:		
	1842	1843	1844	1842	1843	1844
Hamburgische Schiffe	3	5	4	4	3	3
Bremische .... „	3	......	1	......	......	1
Dänische .... „	14	15	13	7	15	4
Englische .... „	4	10	1	......	......	......
Hannoversche... „	......	1	3	......	1	1
Mecklenburgische . „	.....	2	......	......	......	......
Niederländische... „	......	1	1	......	......	......
Nordamerikanische „	......	......	......	5	4	2
Norw. u. Schwed. „	3	2	7	4	4	2
Oldenburgische... „	1	......	......	......	......	......
Preußische ...... „	2	......	......	......	......	......
Russische........ „	1	......	......	......	......	......
Spanische....... „	10	13	12	13	16	14
Zusammen	41	49	42	33	43	27
Davon in Ballast	2	2	4	7	9	7

Ausfuhr.

Die bedeutenderen Gegenstände des Ausfuhrhandels nach Spanien sind: Butter, Käse, Kalbsfelle, Flachs, Kupfer, Eisenwaaren, Glas und Glaswaaren, Quincaillerie-Artikel, Lumpen, etwas ordinaire Manufacturwaaren u. a. — Nach einer uns mitgetheilten Specification wurden davon exportirt:

1842.

5233 Gebinde und 40 Kruken Butter, 250 Kisten Käse, 97 Colli Felle, 287 Fäss. Flachs, 681 Kist. Hohlglas, 124 Colli Glaswaaren, 69 Colli Quincaillerie-Artikel, 82 Colli Eisen- und Metallwaaren, 49 Kisten und 5 Packen Leinen, 127 Colli diverse Kaufmannsschaften u. a.

1843.

4927 Gebinde und 35 Kruken Butter, 208 Kisten Käse, 122 Colli und 250 Stück Felle, 141 Fässer Flachs, 792 Colli Glas und Glaswaaren, 142 Colli Eisen- und Metallwaaren,

141 Colli Quincaillerie-Artikel, 53 Kisten Leinen, 109 Colli div. Kaufmannsschaften, 818 Ballen Lumpen u. a.

1844.

1398 Gebinde und 13 Kruken Butter, 135 Kisten Käse, 517 Colli Felle, 151 Fässer Flachs, 565 Kist. Hohlglas, 11 Colli Glaswaaren, 185 Colli Eisen- und Metallwaaren, 56 Colli Quincaillerie-Artikel, 45 Kisten Leinen, 1884 Ballen Lumpen, 9432 ℔ Kupfer, 59 Colli div. Kaufmannsschaften u. a.

Der Werth der Ausfuhr von Hamburg nach Spanien, welcher 1841 nur auf ca. 170,000 ℳ Bco. angenommen wurde, wird für die letzten Jahre wie folgt geschätzt:

	1842.	1843.	1844.
In Spanischen Schiffen .... Bco.-ℳ	556,000	577,000	533,000
„ fremden „ .... „	10,000	27,000	123,000
Zusammen Bco.-ℳ	566,000	604,000	656,000

Einfuhr.

	1841.	1842.	1843.
Südfrüchte	3,068 Kisten	3,800 Kisten	3,300 Kisten
Mandeln	270,100 ℔	82,000 ℔	20,100 ℔
Rosinen	636,900 „	975,400 „	785,500 „
Baumöl	791,400 „	526,900 „	25,600 „
Wein	1,746 Geb.	1,400 Geb.	2,300 Geb.
Spriet	389 „	130 „	2 „
Tabacksstengel	1,628,400 ℔	879,300 ℔	1,363,300 ℔.
Blei	476,200 „	382,400 „	5,500 „

Der Handelsverkehr zwischen Bremen und Spanien wird approximativ geschätzt:

	1842.	1843.	1844.
Ausfuhr n. Spanien u. Gibralt.	14 Schiffe	2 Schiffe	5 Schiffe
Bco.-ℳ	132,000	31,000	88,000
Einfuhr aus Spanien	6 Schiffe	4 Schiffe	2 Schiffe
Bco.-ℳ	281,000	220,000	90,000

Portugal.

Obschon in letzterer Zeit Preußen und mehrere inländische Zollvereinsstaaten (wie das Königreich Sachsen, Sachsen-Weimar, Baden, Hessen-Darmstadt) so wie ferner Mecklenburg Handels- und Schifffahrts-Verträge mit Portugal geschlossen haben, ist den Hansestädten, welche fast ausschließlich den deutschen Handels-Verkehr mit den Portugiesischen Häfen vermitteln, solches nicht gelungen, wiewohl dem Vernehmen nach, Hamburg wie Bremen nicht versäumt haben, während der Anwesenheit des Portugiesischen Unterhändlers zu Berlin, Unterhandlungen wegen eines solchen Vertrages einzuleiten. Der Grund der Erfolglosigkeit dieser Unterhandlungen dürfte darin zu suchen sein, daß die Hansestädte bei dem projectirten Vertrage die praktische Seite ins Auge faßten und darauf bestanden haben werden, daß ihren Schiffen das Recht eingeräumt werde, die Erzeugnisse sämmtlicher Deutscher Bundesstaaten ohne Zuschlagzoll direct in Portugal einzuführen, während eine Beschränkung dieser Befugniß auf die Erzeugnisse der eigenen Territorien nicht den mindesten Nutzen gehabt hätte. Das Portugiesische Decret zur Begünstigung der nationalen Schifffahrt vom 18. October 1841 ist nämlich noch fortwährend in Kraft, wonach alle Waaren in fremden Schiffen, die nicht den Ländern, wo die Waaren erzeugt sind, gehören, eingeführt, bei der Einklarirung zum Consum einem Differenzzolle von 20 pCt. auf die Eingangsabgabe unterworfen sind. (S. U. H. H. 1. Forts. S. 266.) Die Zollvereinsstaaten und Mecklenburg haben in ihren mit Portugal neuerdings abgeschlossenen Verträgen eigentlich nichts weiter

erlangt, als was vorhin ihnen schon zustand. Daß für Preußische und Mecklenburgische Schiffe Hamburg jetzt als ein nationaler Hafen betrachtet wird, und dieselben ihre Landesproducte von hier aus in Portugal unter gleicher Begünstigung wie unter der Portugiesischen Flagge einführen dürfen, vorausgesetzt, daß die Waaren von der gehörigen Ursprungscertificaten begleitet sind, war nach dem Inhalt der Portugiesischen Navigationsacte auch früher nicht ausgeschlossen. Da Butter jetzt der Hauptexportartikel Deutschlands nach Portugal ist, den aber vornämlich nur Mecklenburg und Holstein liefern, so wird die Preußische Schifffahrt nicht eben besondere Vortheile aus dem Tractate ziehen; dagegen können Mecklenburgische Schiffe bei den Verschiffungen von Hamburg nach Portugal mit der Portugiesischen Flagge in Concurrenz treten, wie dieses die Dänischen Schiffe bereits in Altona für die Versendung von Holsteinischer Butter nach Portugiesischen Häfen gethan haben.

Die mit auf Hamburg bezüglichen Artikel der vorhin erwähnten Verträge lassen wir hier der Vollständigkeit wegen wörtlich folgen:

Handels- und Schifffahrts-Vertrag
zwischen
Preußen und Portugal,
abgeschlossen den 20. Februar 1844, ratificirt den 6. Juni 1844.

Art. 9.

In Betracht, daß die an den Mündungen der Maas, der Ems, der Weser und der Elbe gelegenen Häfen mit Rücksicht auf die geographische Lage des Königreichs Preußen, der Zahl der für seine Einfuhr und Ausfuhr wichtigsten Wege beigerechnet werden müssen, sind die hohen contrahirenden Theile übereingekommen, diese Häfen den Preußischen Häfen in Allem, was auf die gegenseitige Einfuhr der beiden Länder Bezug hat, gleichzustellen. Demgemäß sollen die Erzeugnisse des Bodens oder des Kunstfleißes Preußens, welche auf Preußischen Schiffen in den gedachten Häfen oder auch in den Häfen an den Mündungen irgend eines andern Flusses zwischen der Maas und der Elbe, in welchen sich ein die Preußischen Staaten berührender schiffbarer Fluß ergießt, verladen und auf directem Wege in die Portugiesischen Häfen eingeführt werden, dort genau ebenso zugelassen und behandelt werden als wenn sie auf directem Wege aus einem Preußischen Hafen und unter Preußischer Flagge kämen. Gegentheilig sollen die Erzeugnisse Portugals und seiner Gebietstheile und Besitzungen, welche unter Portugiesischer Flagge in den gedachten Häfen eingeführt werden, bei ihrer demnächstigen Einfuhr in Preußen auf den gedachten Flußwegen ebenso behandelt werden, als wenn sie auf directem

Wege auf Portugiesischen Schiffen in einem Preußischen Hafen eingeführt wären.

Ueberdies bewilligen Seine Majestät der König von Preußen, die Portugiesischen Schiffe und deren Ladungen, wenn sie aus den gedachten Häfen in Preußische Häfen eingehen, ebenso behandeln zu lassen, als wenn sie auf directem Wege aus einem Portugiesischen Hafen gekommen wären.

Man ist dahin einverstanden, daß die Gleichstellung der in diesem Artikel gedachten fremden Häfen mit den Preußischen Häfen nur unter der Bedingung wird stattfinden können, daß in jenen Häfen die Portugiesischen Schiffe, welche von Portugiesischen Häfen kommen oder dorthin gehen, nicht weniger günstiger als die Preußischen Schiffe werden behandelt werden.

Art. 10.

Die Erzeugnisse, welche aus den Preußischen oder aus den im vorhergehenden Artikel gedachten fremden Häfen kommen, sollen von Ursprungszeugnissen begleitet sein, welche von den competenten Preußischen Behörden oder von den Portugiesischen Consuln oder Consularagenten verabfolgt werden.

Handels und Schifffahrts-Vertrag zwischen Mecklenburg-Schwerin und Portugal,

abgeschlossen den 11. Februar 1845, ratificirt den 26. April 1845.

Art. 9.

In Betracht, daß die an den Mündungen der Elbe und Trave gelegenen Häfen mit Rücksicht auf die geographische Lage des Großherzogthums Mecklenburg-Schwerin der Zahl der für seine Einfuhr und Ausfuhr wichtigsten Wege beigerechnet werden müssen, sind die hohen contrahirenden Theile übereingekommen, diese Häfen den Mecklenburgischen Häfen in Allem, was auf die gegenseitige Einfuhr der beiden Länder Bezug hat, gleichzustellen. Demgemäß sollen die Erzeugnisse des Bodens oder des Kunstfleißes des Großherzogthums Mecklenburg-Schwerin, welche auf Mecklenburgischen Schiffen in den gedachten Häfen verladen und auf directem Wege in die Portugiesischen Häfen eingeführt werden, dort genau ebenso zugelassen und behandelt werden, als wenn sie auf directem Wege aus einem Hafen des Großherzogthums Mecklenburg-Schwerin und unter Mecklenburgischer Flagge kämen. Gegentheilig sollen die Erzeugnisse Portugals und seiner Gebietstheile und Besitzungen, welche unter Portugiesischer Flagge in die gedachten Häfen eingeführt werden, bei ihrer demnächstigen Einfuhr in Mecklenburg ebenso behandelt werden, als wenn sie auf directem Wege auf Portugiesischen Schiffen in einen Mecklenburgischen Hafen eingeführt wären.

Ueberdies bewilligen Seine königliche Hoheit der Großherzog von Mecklenburg-Schwerin, die Portugiesischen Schiffe und deren Ladungen, wenn sie aus den gedachten Häfen in Mecklenburgische Häfen eingehen, ebenso behandeln zu lassen, als wenn sie auf directem Wege aus einem Portugiesischen Hafen gekommen wären.

Man ist dahin einverstanden, daß die Gleichstellung der in diesem Artikel gedachten fremden Häfen mit den Mecklenburgischen Häfen nur unter der Bedingung wird stattfinden können, daß in jenen Häfen die Portugiesischen Schiffe, welche von Portugiesischen Häfen kommen oder dorthin gehen, nicht weniger günstig als die Mecklenburgischen Schiffe werden behandelt werden.

Art. 10.

Die Erzeugnisse, welche aus dem Großherzogthum Mecklenburg-Schwerin oder aus den im vorhergehenden Artikel gedachten fremden Häfen kommen, sollen von Ursprungszeugnissen begleitet sein, welche von den Portugiesischen Consuln oder Consularagenten oder von den competenten Mecklenburgischen Behörden ausgestellt und dann durch obgedachte Consuln gehörig beglaubigt sind.

Ein Hanseatischer General-Consul fungirt zu Lissabon, Hans. Vice-Consuln zu Faro, Figuaira, Porto, Setubal, Fayal, St. Miguel und Terceira.

Schifffahrts-Verkehr.

	Angekommen:			Abgegangen:		
	1842	1843	1844	1842	1843	1844
Hamburgische Schiffe	......	2	......	8	2	2
Dänische .... "	2	1	1	5	5	6
Englische .... "	4	4	3	......	......	......
Hannöversche .... "	1	1	......	1	......	......
Mecklenburgische .. "	......	......	......	......	2	......
Niederländische ... "	......	1	3	3	1	......
Nordamerikanische "	......	......	......	5	2	2
Norw. u. Schwed. "	......	6	2	......	......	3
Oldenburgische ... "	......	......	......	1	......	......
Portugiesische .... "	7	8	7	12	9	9
Preußische ...... "	1	1	2	......	1	......
Russische .... "	1	1	3	......	1	......
Zusammen	16	25	21	35	23	22
Davon in Ballast	......	......	......	10	10	6

Ausfuhr.

Butter, inländische Felle, Eisenwaaren, Quincaillerie-Artikel, Glaswaaren, Spiegel, musikalische Instrumente, Sackleinen und Segeltuch, etwas baumwollene und wollene Manufacturwaaren u. a., wie nachstehende Specification zeigt:

1842.

Butter, 11,937 Gebde., 119 Kruk.; Werth 567,200 ℳ Bco. — Eisen u. Stahlwaaren, 1083 Colli, 4768 Dutz.; W. 78,700 ℳ.

— Sackleinen und Segeltuch, 42 Colli, 4310 Stück; Werth 60,300 ℔. — Tücher, 1210 Dutz.; W. 49,900 ℔. — Baumwollenw., W. 54,200 ℔. — 9292 Stück Felle, 244 Dutz. lakirtes Leder, 98 Dutz. Hutleder; zusammen W. 27,940 ℔. — Stäbe, 13,440 Stück; W. 15,700 ℔. — Spiegel und Spiegelglas, W. 11,800 ℔. — Leonischer Draht; W. 11,600 ℔. — Strümpfe, 2415 Dutz.; W. 11,400 ℔. — Zink, 25 85 Platten, 106 Rollen; W. 9400 ℔. — Waizen, 30 Last; W. 8200 ℔ u. a.

1843.

Butter, 4553 Gebinde, 169 Kruken; Werth 162,800 ℔. — Diverse Leinen u. Segeltuch, 1 Kiste, 68 Stück, 50 Schock; W. 123,200 ℔. — Div. Eisenwaaren; W. 80,000 ℔. — Tücher, 3193 Dutz.; W. 27,800 ℔. — Kalbfelle; 26,100 ℔. — Fortepianos, 49 St.; W. 22,420 ℔. — Strümpfe, 4786 Dutz.; W. 19,900 ℔. — Bänder; W. 19,600 ℔. — Hutleder, 526 Dutz., W. 17,600 ℔. — Spiegel, 12,703 Dutz.; W. 11,800 ℔. — Shawls, 7, Colli, 809 Dutz.; W. 9800 ℔. — Weizen, 30 Last; W. 7300 ℔. — Zink, 4 Kist., 1357 Platten, W. 5200 ℔ u. a.

1844.

Butter, 4704 Gebinde, 152 Kruken; Werth 174,500 ℔. — Leinen, besonders Sackleinen und Segeltuch, 9440 Stück; W. 97,500 ℔. — Div. Eisenwaaren; W. ca. 32,000 ℔. — Weizen, 93 Last; W. 26,000 ℔. — Strümpfe, 6878 Dutz.; W. 23,800 ℔. Tücher, 3666 Dutz., 769 Stück; Werth 21,500 ℔. — Pferde, 30 Stück; W. 18,000 ℔. — Hutleder, 492 Dutz.; W. 16,100 ℔. — Fortepianos, 39 Stück; W. 15,300 ℔. — Uhren, 131 Stück; W. 14,700 ℔. — Kalbfelle; Werth 13,000 ℔. — Shawls, 1580 Dutz.; W. 10, 500 ℔. — Bandwaaren; W. 10,300 ℔. — Zink, 587 Platten; W. 3100 ℔ u. a.

Der Gesammt-Werth der von Hamburg und Altona nach Portugiesischen Häfen (einschließlich der Azoren) ausgeführten Waaren betrug nach dem declarirten Facturawerth:

	1842.	1843.	1844.
aus Hamburg in Portug. Schiffen Bco. ℔	748,347	616,878	491,538
„ „ „ anderen „ „	21,551	24,795	32,771
	769,898	641,673	524,309
aus Altona	198,283	77,200	170,460
Im Ganzen Bco. ℔	968,181	718,873	694,769

Einfuhr.

Die Gegenstände der Einfuhr sind jetzt hauptsächlich Landesproducte, wie Wein, Südfrüchte, Salz u. a. Außerdem einige Brasilianische und Afrikanische Erzeugnisse.

	1841.	1842.	1843.
Wein	646 Gebde.	1,000 Gebde	1,020 Gebde.
Südfrüchte..........	320 Kisten	900 Kisten.	550 Kisten
Mandeln	7,500 ℔	44,200 ℔	6,400 ℔
Salz	148 Last	200 Last	300 Last
Elephantenzähne	15,850 ℔	39,100 ℔	55,600 ℔

Der Gesammt-Werth der Einfuhr aus Portugal während der letzten 3 Jahre (1842—1844) wird geschätzt:

1842	Bco. ℔	1,124,000
1843	„	990,000
1844	„	1,257,000

Der Handelsverkehr zwischen Bremen und Portugal ist von geringem Umfang und beschränkte sich in letzterer Zeit auf einige Einfuhren von den Azoren. Der Betrag derselben wird angenommen:

	1842.	1843.	1844.
Ausfuhr nach Portugal ...	— Schiff ..	— Schiff ..	— Schiff
Bco. ℔	— ..	— ..	—
Einfuhr von Portugal....	1 Schiff ..	1 Schiff ..	1 Schiff
Bco. ℔	3,000 ..	68,000 ..	3,500

Länder am Mittelländischen Meere
(mit Ausschluß von Spanien und Frankreich.)

Die mit Oesterreich und Griechenland abseiten Hamburgs ausgetauschten Declarationen über die gegenseitige Gleichstellung der Schiffe des anderen Theils mit den nationalen, rücksichtlich aller Schifffahrts-Abgaben, (resp. von April 1839 und October 1836), so wie die Handelsverträge mit der Türkei vom 18. Mai 1839 und 7. September 1841 sind noch fortwährend in Kraft. (S. U. H. H. 1. Forts. S. 271 ff.) — Seitdem ist noch der nachstehende Schifffahrts-Vertrag mit dem Königreiche Sardinien hinzugekommen.

Schifffahrts-Vertrag
zwischen
den freien und Hansestädten Lübeck, Bremen und Hamburg
und
Seiner Majestät dem Könige von Sardinien.

Der Senat der freien und Hansestadt Lübeck, der Senat der freien und Hansestadt Bremen und der Senat der freien und Hansestadt Hamburg, (jeder dieser Staaten für sich besonders) einerseits, und Seine Majestät der König von Sardinien andererseits, beseelt von dem Wunsche, die Handelsverbindungen zwischen den respectiven Staaten zu befestigen und zu erweitern, haben, um einen Schifffahrts-Vertrag auf der Grundlage einer gerechten Reciprocität abzuschließen, zu ihren Bevollmächtigten ernannt, nämlich:

Der **Senat** der freien und Hansestadt **Lübeck**, der **Senat** der freien und Hansestadt **Bremen** und der **Senat** der freien und Hansestadt **Hamburg**, Vincent Rumpff, Ihren Minister-Residenten bei Seiner Majestät dem Könige der Franzosen; und

Seine Majestät der **König von Sardinien**, den Marquis Anton Brignole Sale, Ritter des großen Bandes des Königlich Sardinischen geistlichen und militairischen Ordens des heiligen Moritz und des heiligen Lazarus, Großkreuz des Großherzoglich Toskanischen St. Josephsordens und des Königlich Dänischen Danebrog, Ritter des Königlich Pol-

nischen Weißen Adler- und St. Stanislaus-Ordens, Seinen Staatsminister und Botschafter bei Seiner Majestät dem Könige der Franzosen;

welche, nach Auswechslung ihrer in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten, die folgenden Artikel verabredet haben.

Art. 1.

Die Hanseatischen Schiffe, welche mit Ladung oder in Ballast in die Häfen Seiner Majestät des Königs von Sardinien einlaufen, und eben so die Sardinischen Schiffe, welche mit Ladung oder in Ballast in die Häfen der Hanseatischen Republiken einlaufen, sollen bei ihrer Ankunft, während ihres Aufenthaltes und bei ihrer Abfahrt auf demselben Fuß behandelt werden, wie die Nationalschiffe, in Betreff der Entrichtung der Tonnen-, Hafen-, Leucht-, Bojen-, Baaken- und Lootsgelder, und im Allgemeinen aller Schifffahrtsabgaben irgend einer Art, welche das Schiff treffen, diese Abgaben mögen von dem Staate, von den Gemeinden oder von andern Privat-Corporationen erhoben werden.

Art. 2.

Als Hanseatische und Sardinische Schiffe sollen diejenigen angesehen werden, welche mit Seepässen ihrer Regierung fahren, und welche nach den in ihren respectiven Ländern geltenden Gesetzen und Verordnungen Hanseatisches oder Sardinisches Eigenthum sind.

Die Hohen Contrahirenden Theile werden sich gegenseitig in möglichst kurzer Frist von den Dokumenten Kenntniß geben, mit denen ihre Schiffe nach den Verordnungen der respectiven Staaten zu diesem Behufe versehen sein müssen.

Art. 3.

Es sollen die Hanseatischen Schiffe in den Häfen des Königreichs Sardinien, und die Sardinischen Schiffe in den Hanseatischen Häfen alle Vortheile und Erleichterungen genießen, welche daselbst den Nationalschiffen gewährt werden, sowohl in Betreff ihrer Ankerplätze, als ihrer Ladung und Löschung in den Häfen, Bassins, Rheden und Flüssen der respectiven Staaten.

Art. 4.

Im Fall eines gezwungenen Einlaufens eines Hanseatischen Schiffes in einen Hafen der Sardinischen Staaten, oder eines Sardinischen Schiffes in einen Hanseatischen Hafen, soll daselbst dieses Schiff, sowohl in Betreff des Fahrzeuges, als der Ladung, die Begünstigungen und Befreiungen genießen, welche die Gesetze eines jeden dieser Staaten seinen eigenen Schiffen unter gleichen Umständen gewähren, vorausgesetzt, daß die Nothwendigkeit des Einlaufens gehörig nachgewiesen ist.

Dieselbe günstige Behandlung soll gegenseitig den gescheiterten Schiffen im Fall einer Strandung oder eines Schiffbruches zu Theil werden. Es versteht sich überdies, daß es den respectiven Consuln und Consular-Agenten unbenommen bleibt, die auf die Ausbesserung, Verproviantirung oder etwaigen Verkauf des in den Nothhafen eingelaufenen, oder an der Küste gestrandeten oder gescheiterten Schiffes bezüglichen Operationen zu überwachen.

Art. 5.

Den aus Noth eingelaufenen Hanseatischen oder Sardinischen Schiffen sollen die in dem vorigen Artikel erwähnten Begünstigungen und

Befreiungen nur dann zu Theil werden, wenn sie sich an dem Orte, wo sie eingelaufen sind, in keine Handelsoperation einlassen, indem sie Waaren löschen oder einnehmen. Es soll jedoch das Ausladen und Wiedereinnehmen, welches wegen der Ausbesserung des eingelaufenen Schiffes nöthig ist, nicht als Handelsoperation angesehen werden. Ueberdies sollen diese Fahrzeuge gehalten sein, ihren Aufenthalt in dem Hafen oder Orte, wo sie eingelaufen sind, nicht über die Zeit hinaus zu verlängern, welche die Ursachen des Einlaufens nothwendig machen.

Art. 6.

Die Hanseatischen Schiffe, welche in den Häfen Seiner Sardinischen Majestät ankommen, und die Sardinischen Schiffe, welche in den Häfen einer der Hansestädte ankommen, sind befugt, nur zum Theil zu laden oder zu löschen, wenn der Capitain oder Rheder es wünscht, und sie dürfen sich alsdann nach den andern Seehäfen desselben Staates begeben, um ihre Ladung oder Löschung vollends zu bewerkstelligen, ohne daß sie verpflichtet sind, andere oder höhere Abgaben zu bezahlen, als diejenigen, welche die Nationalschiffe in demselben Falle bezahlen.

Art. 7.

Es ist ausdrücklich vereinbart, daß die vorhergehenden Artikel nicht auf die Küstenschifffahrt oder Cabotage anwendbar sind, welche jeder der Hohen Contrahirenden Theile sich ausschließlich vorbehält.

Art. 8.

Es darf von keinem der Hohen Contrahirenden Theile die Schifffahrt des andern mit irgend einer neuen oder höheren Abgabe, noch mit irgend einem Hinderniß oder einer Beschränkung beschwert werden, welche nicht die Schifffahrt jeder andern Nation in gleicher Weise und in demselben Maaße träfe.

Es darf von keinem der Hohen Contrahirenden Theile der Schifffahrt einer fremden Nation irgend eine Begünstigung gewährt werden, welche nicht von Rechts wegen und ipso facto der Schifffahrt des andern Hohen Contrahirenden Theils zu Theil werde; und zwar ohne Gegenleistung, wenn die Begünstigung ohne Gegenleistung erfolgt, oder vermittelst einer entsprechenden Gegenleistung, wenn eine solche ausbedungen ist.

Art. 9.

Der gegenwärtige Vertrag soll zehn Jahre in Kraft bleiben, von dem Tage des Austausches der Ratificationen an gerechnet, und über diese Frist hinaus bis nach Ablauf von zwölf Monaten, nachdem einer der Hohen Contrahirenden Theile dem andern auf officiellem Wege seine Absicht angezeigt haben wird, die Wirkung desselben aufhören zu lassen; wobei sich jeder der Hohen Contrahirenden Theile das Recht vorbehält, dem andern nach Ablauf der oben erwähnten zehn Jahre eine solche Erklärung zuzustellen. Es ist jedoch wohl verstanden und verabredet, daß, wenn eine oder mehrere der Hanseatischen Republiken nach Ablauf von zehn Jahren, von dem Tage des Austausches der Ratificationen an gerechnet, eine Kündigung des gegenwärtigen Vertrages abgeben oder empfangen, dieser Vertrag nichts desto weniger für diejenige der Hanseatischen Republiken, welche diese Kündigung weder abgegeben noch empfangen hat, in voller Kraft und Geltung bleibe.

Art. 10.

Die Ratificationen des gegenwärtigen Vertrages sollen zu Paris binnen vier Monaten, von dem Tage der Unterzeichnung an gerechnet, oder falls thunlich früher, ausgetauscht werden.

Zur Beglaubigung dessen haben die respectiven Bevollmächtigten den gegenwärtigen Vertrag unterzeichnet und besiegelt.

So geschehen in vierfacher Ausfertigung zu Paris, den achtzehnten Juli, im Jahre der Gnade Ein Tausend Acht Hundert und Vier und Vierzig.

(L. S.) (unterz.) **V. Rumpf.**
(L. S.) (unterz.) **A. Brignole Sale.**

Hamburgische Consulate bestehen in Häfen des Mittelländischen Meeres (mit Ausnahme von Spanien und Frankreich) zu Nizza, Genua (Gen.-C.), Livorno (G.-C.), Neapel, Venedig, Triest und Algier.

Schifffahrts-Verkehr.

	Angekommen:			Abgegangen:		
	1842	1843	1844	1842	1843	1844
Hamburgische Schiffe	4	9	2	6	2	......
Bremische .... "	12	4	5	2	2	......
Lübeckische .... "	1	1	1	......	......	......
Dänische .... "	22	24	26	11	9	9
Englische .... "	4	10	3	......	1	......
Französische ..... "	1	......	......	......	......	2
Griechische ...... "	1	......	......	1	......	......
Hannoversche .... "	2	4	4	......	1	2
Mecklenburgische . "	1	2	1	......	......	......
Niederländische ... "	2	2	1	......	......	......
Nordamerikanische "	1	......	......	......	......	......
Norw. u. Schwed. "	14	16	9	1	......	......
Oesterreichische ... "	......	3	2	1	......	......
Oldenburgische ... "	......	1	3	3	1	4
Preußische .... "	2	3	2	......	......	......
Russische .... "	2	1	......	......	......	......
Sicilianische ..... "	3	4	......	3	......	......
Zusammen	72	84	59	28	16	17
Davon in Ballast	......	......	......	6	9	4

Ausfuhr.

Der Ausfuhrhandel nach dem Mittelländischen Meere hat auch in den 3 Jahren 1842 — 1844 keine größere Ausdehnung und Bedeutung erlangt. Die geringe Exportation besteht hauptsächlich in nordischen Producten, Thran, gesalzen Fleisch, Fellen, Arsenik, Droguen. Manufacturwaaren werden fast gar nicht dahin ausgeführt. Ein großer Theil der von hier nach dem Mittelländischen Meere bestimmten Schiffe geht in Ballast oder ladet Steinkohlen in Englischen Häfen.

Einfuhr.

Südfrüchte, Rosinen, Corinthen, Mandeln, Feigen, Baumöl, Spirituosen, Wein, Weinstein, Sumac, Hanf, Gallen, Gummi, Lakritzen, Cappern, Schwefel, Stahl, Zinnober u. a.

Gegenstände.	1841.	1842.	1843.
Südfrüchte (a. Italien)	30,781 Kist.	31,460 Kist.	41,800 Kist.
Baumöl (aus Italien)	581,700 ℔	2,128,500 ℔	1,875,400 ℔
„ (aus Triest) .	22,700 „	45,300 „	620,400 „
Rosinen (a. Kleinasien)	4,986,000 „	6,346,400 „	4,441,000 „
„ (aus Triest) .	1,521,600 „	394,000 „	248,000 „
Mandeln (aus Italien und Triest)........	401,300 „	972,600 „	884,000 „
Gallen (aus Triest und Livorno)	56,100 „	52,900 „	46,700 „
Hanf (aus Triest und Livorno)	288,300 „	309,100 „	391,800 „
Wein (aus Triest und Italien)	418 Geb. 51 Kist.	286 Geb. 47 Kist.	213 Geb. 26 Kist.
Spirituosen (a. Italien)	467 Geb.	28 Geb.	—

Der Werth der vorstehend specificirten Einfuhren ist anzunehmen: 1841: Bco.-ℳ 2,223,000; — 1842: Bco.-ℳ 2,445,000; — 1843: Bco.-ℳ 2,256,000. Hierzu kommt noch der Betrag der übrigen nicht aufgeführten Einfuhrartikel.

Ueber den Werth der Ausfuhr ist es schwer auch nur eine annähernde Schätzung zu versuchen; das freilich ist gewiß, daß die Einfuhr dem Werthe nach viel bedeutender ist, als die Ausfuhr.

Ueber die Handelsbeziehungen zwischen den Hansestädten und Triest, geben dortige Publicationen folgende Angaben:

	1842.	1843.	1844.
Ausfuhr v. Triest n. d. Hansest..	20 Sch. v. 3882 T. 630,000 Gulden.	15 Sch. v. 3000 T. 378,000 Gulden.	19 Sch. v. 2176 T. 565,000 Gulden.
Einfuhr in Triest a. d. Hansest..	5 Sch. v. 743 Ton. 230,000 Gulden.	7 Sch. v. 863 Ton. 231,000 Gulden.	8 Sch. v. 974 Ton. 310,000 Gulden.

Der Umfang des Bremischen Handelsverkehrs mit den Ländern am Mittelmeere wird geschätzt:

	1842.	1843.	1844.
Ausfuhr n. d. Mittelmeere	— Schiff	1 Schiff	— Schiff
Bco. ℔	—	20,000	—
Einfuhr daher	9 Schiffe	8 Schiffe	7 Schiffe
"	376,000	418,000	356,000

Dänemark.

Durch Art. 10 des Gottorper Vergleiches wird die Stadt Hamburg, in Ansehung ihres Commercii, den Amicissimis praesentibus et futuris, in allen Vorfällen und auf alle Art und Weise gleichgestellt, nnd gehört demnach auch hinsichtlich des Sundzolles zu den privilegirten Nationen. — Die provisorische Verordnung, wegen Beförderung des directen Handels mit fremden Welttheilen, vom 4. April 1842 (s. U. H. H. 1. Forts. S. 290 ff.) ist durch nachstehendes königl. Patent vom 22. März 1844 bis Ende 1848 verlängert worden.

Wir Christian VIII. ꝛc. Thun kund hiemit:

Durch das provisorische Patent vom 14. April 1842 §. 3. haben Wir solche vorläufige Bestimmungen zur Belebung des directen Handels auf andere Welttheile von zollpflichtigen Häfen in Unserem Königreiche Dänemark, oder in Unsern Herzogthümern Schleswig und Holstein getroffen, welche zugleich für andere inländische Erwerbszweige von Nutzen sein können. Nachdem Wir hierüber die Gutachten Unserer getreuen Provinzialstände eingezogen, haben Wir Uns Allergnädigst bewogen gefunden, die Vorschriften des gedachten Patents zu erweitern, so wohl rücksichtlich der Waarenartikel und der überseeischen Orte, auf welche dasselbe sich bezieht, wie auch in Ansehung der Begünstigungen, welche das Patent für die directe Einfuhr zugesteht. Zugleich haben Wir die Bedingungen, an welche jene Begünstigungen geknüpft sind, abgeändert und Letztere solchergestalt erweitert, wie Wir es zur Zeit mit der erforderlichen Rücksicht auf die verschiedenen Interessen Unserer Unterthanen vereinbar finden, zugleich aber die Zeit begrenzt, während welcher der erwähnte Handel dieselben genießen soll.

Wir gebieten und befehlen daher, wie folgt:

§. 1.

Für alle Transatlantische, Afrikanische, Ostindische und Chinesische Producte, mit Ausnahme von Rum und Arrack, wird eine Remission von 25 pCt. des Einfuhrzolles und des Betrages der Sporteln, unter nachstehenden Bedingungen zugestanden:

a) daß es bei der Ausclarirung von Unseren Westindischen Inseln, durch die dort ausgefertigten Zollexpeditionen, und bei der Ausclarirung von andern Orten durch Attest des beikommenden Dänischen Consuls, oder falls ein solcher nicht am Abladungsorte befindlich, der Ortsobrigkeit oder des Zollamts dargethan wird, daß die Waaren in einem Transatlantischen Hafen, oder in einem außerhalb des Mittelmeeres belegenen Afrikanischen Orte, oder in Ostindien oder China eingeladen sind;

b) daß die Waaren von dem declarirten Einladungsorte directe nach einem zollpflichtigen Hafen im Königreich oder in den Herzogthümern in inländischen oder in Schiffen fremder, privilegirter Nationen geführt werden, die bei ihrer diesseitigen Ausclarirung nach einem der vorangenannten überseeischen Häfen wenigstens die Hälfte ihrer Lastträchtigkeit mit Waaren, die sie in einem zollpflichtigen Hafen in dem Königreich oder in den Herzogthümern eingenommen, bestaut haben, und deren Ausladung in irgend einem Transatlantischen oder in einem außerhalb des Mittelmeeres belegenen Afrikanischen Orte, oder in Ostindien oder China, durch einen, wie oben bezeichneten, Attest dargethan wird;

c) daß der Betrag des Sundzolles in der Remission abgezogen wird, wenn der Sund, die Belte oder der Schleswig-Holsteinsche-Canal nicht passirt sind.

§. 2.

In den Fällen, in welchen nach §. 1. die Remission im Einfuhrzoll und den Sporteln zugestanden wird, kommt den Betreffenden eine gleiche Remission von 25 pCt. zu, in den beim Eingehen zu erlegenden Lastgeldern für die mit remissionsberechtigten Waaren bestauete Lastenzahl des Schiffes.

§. 3.

Diese Unsere Verfügung soll nur bis zum Ausgang des Jahres 1848 Gültigkeit haben. Jedoch ist es Unser Wille, daß die Remission resp. für Ladung nnd für Schiff den Betreffenden hinsichtlich der vor Ablauf des Jahres 1848 diesseits ausclarirten, aber nach Ablauf des Jahres zurückkehrenden Schiffe vorbehalten sein soll, wenn dieselben im Uebrigen den durch die gegenwärtige Verfügung vorgeschriebenen Bedingungen nachgekommen sind.

Wornach ein Jeder, den es angeht, sich allerunterthänigst zu achten.

Gegeben in Unserer Königlichen Residenzstadt Kopenhagen, den 27. März 1844.

Urkundlich ꝛc. ꝛc.

In Kopenhagen fungirt ein Hanseatischer General-Consul, zu Elseneur ein Hanseatischer Vice-Consul.

Schifffahrts-Verkehr.

	Angekommen:			Abgegangen:		
	1842	1843	1844	1842	1843	1844
Hamburgische Schiffe	.....	1	......	......	... ..	. . ..
Bremische ...... „	......	......	......	1	......	......
Lübeckische .... „	......	... ..	... ..	......	1	1
Dänische .... „	568	598	406	610	674	515
Englische .... „	1	3	2	2	.....	1
Französische ..... „	......	......	......	......	4	......
Hannoversche .... „	10	25	17	120	7	15
Niederländische... „	6	9	12	2	7	6
Norw. u. Schwed. „	1	......	1	1	......	......
Oldenburgische... „	......	......	2	......	......	8
Portugiesische.... „	......	......	......	......	1	......
Russische........ „	......	......	......	1	......	.....
Zusammen	586	636	440	737	694	546
Davon in Ballast	112	11	......	257	418	270

Was die Ausfuhr und Einfuhr betrifft, so können wir nur das wiederholen, was in dem früheren Werke (U. H. H. 1. Forts. S. 292) gesagt ist. Uebrigens ist noch zu bemerken, daß bei den Handelsbeziehungen mit Dänemark, namentlich hinsichtlich der Ausfuhr dahin, Altona den bedeutendsten Antheil hat. — Auch ist zu erwähnen, daß seit den letzten Jahren viele Verschiffungen von Getraide und Saaten von den Dänischen Inseln nach Englischen, Belgischen und Holländischen Häfen, an der Hamburger Börse vermittelt und dirigirt worden.

Bremens Handelsverkehr mit Dänemark und den Herzogthümern Schleswig und Holstein wird geschätzt:

	1842.	1843.	1844.
Ausfuhr nach Dänemark	102 Schiffe...	77 Schiffe...	94 Schiffe
Bco.-₰	550,000....	484,000....	660,000
Einfuhr von Dänemark	46 Schiffe....	56 Schiffe..	119 Schiffe
„	99,000.....	175,000...	477,000

Ueber die Betheiligung der Hanseatischen Flaggen an der Schifffahrt durch den Sund und des Handels der Hansestädte an dem Ostsee-Verkehr, ergeben sich aus consularischen Berichten folgende Angaben. Es passirten den Sund:

	1842.	1843.	1844.
Aus der Nordsee kommend, Hamburgische Schiffe	7	14	11
„ „ „ „ Bremer...... „	28	18	22
„ „ „ „ Lübecker ..... „	41	38	41
Aus der Ostsee kommend, Hamburgische Schiffe	7	13	13
„ „ „ „ Bremer ...... „	28	18	21
„ „ „ „ Lübecker...... „	36	38	46

Von den durch den Sund gehenden Schiffen aller Flaggen waren nach einer der Hansestädte bestimmt, oder daher kommend:

	1842.	1843.	1844.
Von Hamburg kommend..	105 Schiffe (62 in Ballast)	112 Schiffe (62 in Ballast)	115 Schiffe (69 in Ballast)
Nach Hamburg bestimmt..	42 Schiffe	60 Schiffe	21 Schiffe
Von Bremen kommend ...	96 „ (26 in Ballast)	130 „ (61 in Ballast)	113 „ (27 in Ballast)
Nach Bremen bestimmt ...	59 Schiffe	142 Schiffe	89 Schiffe
Von Lübeck kommend.....	25 „	20 „ (2 in Ballast)	23 „ (2 in Ballast)
Nach Lübeck bestimmt.....	48 „	52 Schiffe (1 in Ballast)	59 Schiffe (3 in Ballast)

Schweden und Norwegen.

Der Handels- und Schifffahrts-Vertrag zwischen Hamburg und diesen beiden Ländern, am 1. Mai 1841 geschlossen, besteht noch fort, und also auch die gegenseitige Gleichstellung der Schiffe, des anderen Theils mit der nationalen Flagge. (Vgl. U. H. H. 1. Forts. S. 293 ff.) Wenn auch Colonialwaaren über Hamburg bezogen, jetzt noch in Schweden dem allgemeinen Differentialzolle, welcher zur Begünstigung der directen Einfuhr aus den Productionsländern besteht, unterliegen, so wird doch den Hamburger Schiffen bei directer Importation der betreffenden Producte ein gleicher Zoll-Rabatt von resp. 15, 20 u. 30 pCt. zu Theil, als wenn die Waaren unter Schwedischer Flagge eingeführt wären, wie dieses zuerst 1843 mit einer Ladung Zucker, aus Maroim in Gothenburg mit dem Hamburgischen Schiffe Courier importirt, der Fall gewesen.

Consulate: für Schweden in Stockholm (Gen.-C.) und Gothenburg; für Norwegen ein General-Consulat zu Christiania und Vice-Consulate zu Aalesund, Arendal, Bergen, Christiansand, Christiansund, Drontheim, Fahrsund, Hammerfest, Mandal, Stavanger und Tromsoe.

Schifffahrts-Verkehr.

	Angekommen:			Abgegangen:		
	1842	1843	1844	1842	1843	1844
Hamburgische Schiffe	4	1	5	12	3	7
Bremische .... „	......	1	1	......	......	......
Lübeckische ...... „	......	......	......	......	1	......
Belgische .... „	......	......	1	......	1	......
Dänische........ „	17	12	6	6	8	11
Englische .... „	......	2	......	9	3	2
Hannoversche .... „	4	2	2	13	15	15
Mecklenburgische . „	......	......	......	......	4	......
Niederländische... „	......	......	1	5	3	1
Nordamerikanische „	......	......	......	1	1	......
Norw. u. Schwed. „	172	160	150	234	234	217
Preußische ...... „	......	1	......	1	1	1
Russische........ „	......	......	......	1	......	1
Spanische....... „	......	......	......	......	2	......
Zusammen	197	179	166	282	276	255
Davon in Ballast	......	......	......	55	77	56

Ausfuhr.

Verschiffung von Hamburg direct nach Schweden:

Gegenstände.	1841.	1842.	1843.
Häute, getrocknete....	395,094 ℔	290,815 ℔	323,184 ℔
„ gesalzene	117,558 „	72,619 „	93,488 „
Caffe..............	126,759 „	72,075 „	395,171 „
Zucker..............	114,780 „	150,798 „	370,959 „
Tabacksblätter	52,630 „	91,391 „	29,338 „
Tabacksstengel	75,922 „	19,210 „	—

Außerdem Farbewaaren, diverse Droguen, Glas, Cigarren und Manufacturwaaren.

Ein sehr bedeutender Theil des Hamburgischen Exportgeschäftes nach Schweden wird auf dem indirecten, aber kürzerem Wege, über Lübeck betrieben, weshalb wir hier auch eine Uebersicht der Einfuhr der wichtigsten Artikel in Schweden aus Lübeck beifügen:

Gegenstände.	1841.	1842.	1843.
Häute, trockne	394,723 ℔	244,757 ℔	304,601 ℔
„ gesalzene	6,370 „	144,797 „	100,338 „
Caffe.............	350,170 „	473,687 „	533,123 „
Wein	86,376 „	79,515 „	68,259 „
Manufacturwaaren ..	869,998 „	180,772 „	265,437 „
Baumwollenzeuge ...	ohne Gew.-Ang.	104,501 „	97,538 „
Seiden- u. Halbseiden-Zeuge...........	8,175 ℔	12,367 „	9,623 „
Rohseide	29,602 „	31,376 „	24,697 „
Baumwolle.........	2,731 „	56,782 „	149,565 „
Baumw.-Garn, ungef.	273,332 „	254,983 „	111,774 „
„ roth	44,334 „	51,581 „	39,199 „
Wolle	309,597 „	144,589 „	162,766 „

Der Gesammt-Werth der Einfuhr in Schweden aus den beiden Städten, Hamburg und Lübeck, wird angegeben:

		1841.	1842.	1843.
aus Hamburg ..	Bco. ℳ	792,900 ..	952,100 ..	824,100
„ Lübeck	„	4,481,200 ..	3,112,300 ..	2,829,200

Einfuhr.

Auch für die Einfuhr aus Schweden findet das hinsichtlich der Ausfuhr dahin Bemerkte Anwendung, daß nämlich nur der geringere Theil des Hamburgischen Handels-Verkehrs mit Schwedens mittelst directer Verschiffung betrieben wird, und der bedeutendere Theil über Lübeck stattfindet. Die directe Verladung von Schwedischen Häfen nach Hamburg bestand hauptsächlich in

Gegenstände.	1841.	1842.	1843.
Stangen-Eisen......	1,298 Sch.℔	2,579 Sch.℔	2,854 Sch.℔
Nägel	421 „	890 „	810 „

Nach Lübeck wurde von Schweden ausgeführt:

Gegenstände.	1841.	1842.	1843.
Stangen-Eisen	22,920 Sch.℔	19,553 Sch.℔	16,237 Sch.℔
Stahl	802 „	1,028 „	607 „
Gar-Kupfer.........	165 „	230 „	402 „
Papier.............	10,460 Ries	148,014 ℔	165,816 ℔
Bretter	34,601	30,114	33,427
Eichen	166,418 Stück	288,430 Stück.	181,052 Stück.

Der Gesammt-Werth wird geschätzt:

		1841.	1842.	1843.
nach Hamburg	Bco.-ℳ	58,000 ..	113,500 ..	138,200
„ Lübeck	„	1,471,900 ..	3,953,600 ..	2,865,300 *)

Was die Handelsbeziehungen Hamburgs und Altonas zu Norwegen anlangt, so bestand (nach den Norwegischen Zoll-listen) die Ausfuhr und Einfuhr hauptsächlich in folgenden Artikeln:

---

*) Es ist nicht außer Acht zu lassen, daß bei dieser Werthangabe der Ausfuhr aus Schweden „Silber" mit einbegriffen ist. Diese Silber-Ausfuhr findet periodisch statt, wenn der auswärtige Handel Schwedens wegen größerer Getraide-Einfuhr oder geringeren Werths des Eisen-Exports eine Unter-Bilanz aufweist, und der Schwedische Wechselcours auf Hamburg so steigt (über den Normal-Cours von 128 ß Banco) daß Silbermünzen aus der Schwedischen Bank genommen und über Lübeck nach Hamburg gesandt werden. So wurden von Schweden nach Lübeck gesandt:

1842 .... 2,483,405 ℛ Schwed. Bco.
1843 .... 1,703,334 „ „ „

In andern Jahren, wo die Schwedische Ausfuhr eine Ueber-Bilanz herausstellt, findet umgekehrt wieder eine Mehr-Einfuhr des Silbers statt.

Der bei weitem größte Theil des directen Verkehrs Schwedens mit Hamburg wird mit Schwedischen Schiffen betrieben, so war der Antheil derselben 1843, an der Einfuhr aus Hamburg 69 pCt., und bei der Ausfuhr 62 pCt. Noch auffallender ist dies Verhältniß in den Handelsbeziehungen mit Lübeck, wobei die Schwedische Flagge, sowohl bei der Einfuhr wie Ausfuhr mit mehr als 99 pCt. betheiligt war!

Ausfuhr von Hamburg-Altona nach Norwegen.

Gegenstände.	1841.	1842.	1843.
Alaun	11,879 ℔	8,671 ℔	12,305 ℔
Anis	32,968 „	29,714 „	35,712 „
Cassia	10,801 „	14,324 „	13,555 „
Bleiweiß	57,796 „	48,048 „	42,339 „
Baumwolle	50,176 „	60,208 „	69,466 „
Baumw.-Garn, ungef	78,303 „	107,250 „	115,152 „
„ gef.	31,480 „	32,755 „	40,354 „
Baumwollenwaaren	349,246 „	300,627 „	273,734 „
Rum	19,691 Pott	15,502 Pott	5,952 Pott
Cacao	15,030 ℔	12,542 ℔	29,551 ℔
Caffe	3,229,206 „	3,731,149 „	4,591,284 „ *)
Glaswaaren	52,266 „	61,887 „	84,911 „
Eisen- u. Stahlwaaren	93,915 „	101,465 „	69,480 „
Indigo	15,663 „	12,562 „	10,484 „
Reis und Reismehl	322,342 „	356,703 „	396,511 „
Sago	27,226 „	30,787 „	23,427 „
Leinen	67,176 „	57,639 „	66,996 „
Rosinen	161,615 „	172,602 „	206,115 „
Zucker, roher u. gestoß.	1,944,241 „	1,920,803 „	2,171,574 „
„ raffinirter	1,296,905 „	1,200,639 „	1,111,417 „
Syrup	401,126 „	394,724 „	471,292 „
Thee	44,345 „	58,738 „	46,479 „
Tabacksblätter	538,885 „	465,412 „	378,569 „
Wollenwaaren	246,789 „	272,754 „	277,831 „

Außerdem diverse Droguerie-Artikel ꝛc.

Einfuhr in Hamburg-Altona aus Norwegen.

Gegenstände.	1841.	1842.	1843.
Anschovis	7,426 Fäß.	9,718 Fäß.	7,903 Fäß.
Klippfisch	25,625 ℔	11,092 ℔	22,104 ℔
Heringe	5,746 Ton.	4,258 Ton.	6,032 Ton.
Hörner und Klauen	826 ℔	2,277 ℔	2,067 ℔
Kupfer, gewalzt	64,508 „	98,703 „	81,679 „
Gar-Kupfer	129,987 „	75,498 „	79,497 „
Bocksfelle	36,349 „	47,431 „	119,222 „
Thran	1,582,994 Pott	1,052,150 Pott	695,369 Pott
Bauholz	2,861 Last.	5,774 Last.	4,220 Last.
Chromsaures Kali	99,187 ℔	37,007 ℔	42,699 ℔

*) 1835 betrug die Einfuhr von Caffe aus Hamburg und Altona nur 1,433,368 ℔, und die Gesammt-Einfuhr von Caffe in Norwegen nur 2,193,177 ℔.

Der Gesammt-Werth der Norwegischen Einfuhr und Ausfuhr von und nach Hamburg-Altona wird nach zollamtlicher Schätzung für das Jahr 1841 angenommen:

Einf. aus Hamb.-Alt. Sp.-ℳ	1,784,556 ..	Ges.-Einf. Sp.-ℳ	7,845,305
Ausf. nach „ „ „	317,723 ..	„ „ „	6,308,306

Ueber die Jahre 1842 und 1843 liegen uns solche Werthschätzungen noch nicht vor, doch war in denselben der Werth der Einfuhr aus Hamburg-Altona jedenfalls noch bedeutender als 1841. In diesem letztgenannten Jahre war nach der vorstehenden Uebersicht der Antheil, den Hamburg und Altona an der Versorgung Norwegens mit ausländischen Waaren, namentlich Colonial-Producten, hatte, ca. 27 pCt. der ganzen Einfuhr. Die Schifffahrt von und nach Norwegischen Häfen wird übrigens dem bei weitem größten Theile nach unter Norwegischer Flagge betrieben. Außerdem findet die Norwegische wie auch die Schwedische Flagge in dem Verkehr zwischen Hamburg und andern Ländern durch Frachtfahrt eine in den letzten Jahren sehr vermehrte Beschäftigung. 1836 gingen von Hamburg und Altona ab 155 Schwedische und Norwegische Schiffe von 7019 Lasten Trächtigkeit, 1844 dagegen 258 Schiffe v. 17,765 Lasten Trächtigkeit, was in 8 Jahren der Lastenzahl nach eine Vermehrung von 10,746 Lasten oder von 153 pCt. nachweist.

Bremens Verkehr mit Norwegen und Schweden wird seinen Gesammtbetrage nach, geschätzt:

	1842.	1843.	1844.
Ausf. n. Norw. u. Schwed.	114 Schiffe ..	137 Schiffe ..	130 Schiffe
Bco.-ℳ	484,000 ..	550,000 ..	605,000
Einf. v. Norw. u. Schwed.	59 Schiffe ..	73 Schiffe ..	78 Schiffe
Bco.-ℳ	1,397,000 ..	1,421,000 ..	1,482,000

Preußische Ostseehäfen.

Der Handels- und Schifffahrts-Vertrag zwischen den Hansestädten und Preußen, wodurch gegenseitig die Schiffe des andern Theils den nationalen gleichgestellt werden, ist fortwährend in Kraft. (S. U. H. H. 1. Forts. S. 303 ff.) — Daß Hanseatische Schiffe jetzt aus den Preußischen Ostseehäfen die enumerated articles in Großbritannien einführen können, ist bereits oben S. 189 erwähnt.

Zu Stettin besteht ein Hamburgisches Consulat.

Schifffahrts-Verkehr *).

	Angekommen:			Abgegangen:		
	1842	1843	1844	1842	1843	1844
Hamburgische Schiffe	2	4	5	3	7	6
Bremische .... „	......	......	......	......	1	......
Lübeckische .... „	......	......	......	1	1	......
Dänische .... „	5	39	17	6	12	10
Englische .... „	......	......	1	4	6	12
Hannoversche .... „	38	40	20	62	66	50
Mecklenburgische . „	......	......	......	7	2	2
Niederländische ... „	13	16	2	51	36	37
Norw. u. Schwed. „	......	13	2	......	1	13
Oldenburgische ... „	3	3	2	......	4	8
Preußische ...... „	6	23	5	23	33	1
Spanische .... „	......	......	......	2	......	1
Zusammen	67	138	54	159	169	140
Davon in Ballast	......	......	......	126	79	45

*) Zum großen Theil durch den Schleswig-Holsteinschen Canal.

Ausfuhr aus Hamburg nach den Preußischen Ostseehäfen *).

Gegenstände.	1841.	1842.	1843.
Baumwolle	36 Ctr	160 Ctr	111 Ctr
Baumwollengarn	164 „	133 „	199 „
Blei und Bleiwaaren .	1,631 „	1,356 „	538 „
Chemische Fabrikate...	128 „	212 „	238 „
Wau...............	329 „	395 „	272 „
Farbeholz...........	6,600 „	4,919 „	3,375 „
Eisen, roh..........	6,740 „	22,811 „	14,875 „
„ geschmiedet....	1,278 „	444 „	335 „
Weißblech...........	181 „	408 „	541 „
Häute..............	657 „	1,361 „	1,534 „
Wein	3,694 „	1,856 „	1,698 „
Südfrüchte, frische ...	441 „	413 „	224 „
„ getrocknete	4,043 „	4,445 „	3,456 „
Pfeffer und Piment...	631 „	773 „	1,280 „
Zimmt..............	247 „	367 „	383 „
Caffe...............	12,295 „	12,509 „	16,161 „
Reis...............	1,379 „	2,255 „	2,630 „
Taback	2,863 „	2,281 „	2,064 „
Zucker....	47,927 „	99,205 „	87,842 „
Zinn...............	241 „	227 „	519 „

Einfuhr in Hamburg aus den Preußischen Ostseehäfen.

Gegenstände:	1841.	1842.	1843.
Weizen.............	—	3,970 Scheffel.	14,499 Scheffel.
Roggen	344 Scheffel.	40,422 „	81,698 „
Gerste, Hafer, Malz..	16,934 „	12,091 „	14,702 „
Bretter, fichtene......	1,480 Stück.	41,897 Stück.	64,584 Stück.
Planken, eichene	340 „	4,140 „	1,761 „

*) Die Angaben über die Quantitäten der Ausfuhr wie der Einfuhr sind einer von den Preußischen Behörden angeordneten übersichtlichen Zusammenstellung der Handelsbeziehungen der Preußischen Ostseehäfen mit

Zu erwähnen ist hierbei, daß ein bedeutender Theil der Verschiffungen aus den Preußischen Ostseehäfen direct nach England, Frankreich, Holland und Belgien in Hamburg vermittelt und dirigirt wird.

Bremens Ausfuhr nach den Preußischen Ostseehäfen und Einfuhr aus denselben wird dem Gesammtwerthe nach, wie folgt, geschätzt:

		1842.	1843.	1844.
Ausfuhr		136 Schiffe	171 Schiffe	168 Schiffe
	Bco.-℘	1,760,000	1,210,000	880,000
Einfuhr		104 Schiffe	218 Schiffe	155 Schiffe
	„	1,004,000	2,125,000	1,330,000

---

dem Auslande entnommen. Es sind übrigens eine Menge Artikel, bei denen der Verkehr nur sehr gering war, in dem obigen Auszuge nicht mit berücksichtigt.

Rußland.

Die auswärtige Handelspolitik Rußlands geht von dem Grundsatze aus, hinsichtlich der Schiffsabgaben sowohl wie der Waarenzölle, die Schiffe aller derjenigen Staaten, in denen die Russische Flagge der nationalen oder meist begünstigten fremden Flagge gleich gestellt ist, ebenfalls mit den nationalen Schiffen in allen Russischen Häfen gleich günstig zu behandeln. Da nun in Hamburg in der Behandlung Russischer und Hamburgischer Schiffe keinerlei Unterschied obwaltet und dies durch eine genügende Declaration der Russischen Regierung bekannt geworden, so werden die Hamburgischen Schiffe und deren Ladungen durch die neuerdings (durch Ukas vom 19. Juni 1845) in Rußland eingeführten Differenzzölle in keinerlei Weise betroffen.

Zu St. Petersburg, Archangel, Moscau, Odessa, Wyburg, bestehen Hamburgische Consulate; zu Cronstadt ein Hamburgisches Vice-Consulat.

Schifffahrts-Verkehr.

	Angekommen:			Abgegangen:		
	1842	1843	1844	1842	1843	1844
Hamburgische Schiffe	3	3	3	4	1	4
Bremische .... "	1	......	1	......	......	......
Lübeckische .... "	......	......	......	1	......	......
Belgische .... "	......	......	1	......	......	......
Dänische .... "	4	10	5	8	7	8
Englische .... "	......	......	......	14	12	9
Französische ..... "	......	......	......	......	2	......
Hannöversche .... "	1	4	2	17	13	17
Mecklenburgische.. "	3	1	1	1	1	1
Niederländische . . "	1	......	5	15	26	27
Norw. u. Schwed. "	7	3	3	1	3	2
Oldenburgische... "	......	......	3	1	......	......
Preußische ...... "	3	1	2	2	......	......
Russische....... "	7	6	3	15	8	......
Zusammen	30	28	29	79	73	68
Davon in Ballast	......	......	......	60	34	29

Ausfuhr aus den Hansestädten nach Rußland.

Gegenstände.	1841.		1842.		1843.	
	Quantität	Werth in S.-Rubel.	Quantität.	Werth in S.-Rubel.	Quantität.	Werth in S.-Rubel.
Caffe .... Pud	59,222	462,672	94,418	652,956	70,950	485,089
Gewürze .... „	....	66,314	....	78,682	....	65,940
Wein .... Orh. Bout.	907 4,872	103,714	1,090 5,755	123,646	705 9,368	99,987
„ Champagn. „	10,621	18,886	6,064	10,062	9,723	18,722
Fische	....	3,947	....	6,850	....	4,438
Salz .... Pud	3,099	2,591	11,339	4,983	341,141	93,900
Taback .... „	84,618	1,325,684	90,317	1,564,094	99,231	1,546,832
Früchte	....	92,554	....	120,950	....	97,938
Baumwolle .... Pud	6,259	40,683	2,982	18,190	1,323	7,661
Baumwollengarn						
ungefärbt .. „	1,293½	19,365	225	3,365	345	5,135
„ gefärbt ... „	436	22,341	331	19,078	460	28,671
Indigo .... „	2,187	190,667	1,309	87,180	2 974	196,160
Cochenille ...... „	48	2.803	4	405	86	4,825
Krapp .... „	17	139	91	577	1,293	6,587
Farbehölzer ..... „	24,389	47,768	39,348	83,146	31,162	70,591
Div. Farbewaaren ...	....	136,077	....	77,346	....	87,197
Drogueriewaaren ...	....	65,602	....	64,683	....	67,814
Baumöl .. .... Pud	5,883	39,265	12,533	78,339	13,447	69,054
Sensen u. Sicheln ...	....	32,549	....	31,549	....	67,814
Blei .... Pud	2,114	6,381	5,332	12,158	12,717	25,361
Roher Zucker .... „	131,440	558,301	155,597	596,333	108,223	432,825
Seide .... „	2,607	915,295	2,489	974,985	2,322	863,491
Baumwollenwaaren .	....	229,304	....	244,431	....	176,251
Seidenwaaren	....	1,005,394	....	920,914	....	663,129
Wollenwaaren	....	313,399	....	320,770	....	292,795
Tuch .... Pud	586	125,568	608	106,582	737	133,786
Edelsteine	....	98,650	....	5,950	....	25
Sonstige Waaren ...	....	2,105,156	....	1,928,163	....	2,192,142
Zusammen	....	8,031,069	....	8,136,367	....	7,758,805
	Bco.-ℳ 16,564,000		Bco.-ℳ 16,781,000		Bco.-ℳ 16,003,000	

Einfuhr in den Hansestädten aus Rußland.

Gegenstände.	1841.		1842.		1843.	
	Quantität.	Werth in S.-Rubel.	Quantität.	Werth in S.-Rubel.	Quantität.	Werth in S.-Rubel.
Weizen ..... Tschtw.	—	—	1,530	8,537	—	—
Roggen ..... „	41	218	10,274	34,420	—	—
Hafer .... „	100	240	3,500	8,050	—	—
Verschiedene Getraide	....	2,514	....	1,511	—	1,614
Wachs .... Pud	65	945	186	2,706	2	32
Häute, Juchten .. „	4,939	69,146	1,036	15,333	3,017	44,652
„ gegerbte	....	3,114	....	3,511	....	100
„ ungegerb. Pud	5,529	49,489	5,148	42,945	404	3,968
Flachs .... „	2,320	6,729	5,106	14,552	27	81
Hanf .... „	64,039	189,054	72,429	192,202	26,923	64,615
Holz	....	10,058	....	32,003	....	1,566
Pottasche .... Pud	85,079	170,158	97,113	223,359	61,080	128,268
Leinöl .... „	32,473	87,676	5,785	20,597	21,046	58,929
Kupfer .... „	2,356	25,567	3,599	35,288	1,050	10,500
Eisen .... „	4,452	5,342	13,864	16,637	4,683	5,620
Talg .... „	35,630	203,648	25,322	98,759	72,148	252,518
Leinsaat ..... Tschtw.	24,978	220,614	21,762	198,944	49,156	344,092
Schaafwolle .... Pud	3,175	31,084	2,490	27,143	1,715	13,304
Schweinsborsten. „	628	14,650	67	1,444	595	13,239
Tauwerk .... „	22,152	42,111	23,908	71,982	7,577	16,468
Segeltuch ..... Stück	4,175	60,797	4,975	70,165	5,804	76,613
Ravenstuch .... „	9,219	55,624	18,030	100,968	12,438	68,409
Vläm. Leinen .. „	27,318	237,689	41,629	333,112	24,292	194,336
Pelzwerk	....	302,533	....	416,476	....	676,124
Hasenfelle ...... Pud	631	14,316	516	15,032	1,047	73,841
Sonstige Waaren ...	....	447,763	....	466,544	....	372,202
Zusammen	....	2,251,079	....	2,452,220	....	2,421,091
	Bco.-ℳ 4,643,000		Bco.-ℳ 5,058,000		Bco.-ℳ 4,994,000	

Bremens Handelsverkehr mit Rußland wird für sich besonders nach dortiger approximativer Werthschätzung angenommen:

	1842.	1843.	1844.
Ausfuhr nach Rußland....	82 Schiffe..	88 Schiffe..	95 Schiffe
	Bco.-ℳ 2,860,000..	2,112,000.	2,750,000
Einfuhr aus Rußland.....	46 Schiffe..	69 Schiffe..	60 Schiffe
	Bco.-ℳ 1,418,000..	1,534,000.	1,450,000

Britisches Nordamerika.

Das Ausfuhrgeschäft nach dem Britischen Nordamerika, welches besonders in der Verschiffung von Provisionen, wie Mehl, Schiffszwieback, gesalzenes Fleisch, Butter, Genever ꝛc., zum Bedarf der Fischereien bei Newfoundland, besteht und das im Jahre 1838 104 Schiffe mit Ladungen zum Werthe von ungefähr 3,400,000 ℳ Banco beschäftigte, hat seitdem durch die Concurrenz der Nordamerikaner bedeutenden Abbruch erfahren.

Schifffahrts-Verkehr.

	Angekommen:			Abgegangen:		
	1842	1843	1844	1842	1843	1844
Hamburgische Schiffe	......	......	......	3	1	1
Dänische .... „	......	......	......	1	......	......
Englische .... „	......	......	1	41	31	47
Zusammen	......	......	1	45	32	48
Davon in Ballast	......	......	......	......	2	1

Der Werth der Ausfuhr dürfte nach annähernder Schätzung anzunehmen sein:

1842................Bco.ℳ 720,000
1843................ „ 500,000
1844................ „ 760,000

Zwischen Bremen und dem Britischen Nordamerika fand in den Jahren 1842 bis 1844 kein directer Verkehr statt.

Vereinigte Staaten von Nordamerika.

Seitdem mit dem 20. Decbr. 1839 der zunächst vereinbarte Termin des Handels- und Schifffahrts-Tractates der Hansestädte mit den Vereinigten Staaten von Nordamerika abgelaufen, besteht derselbe in voller Wirksamkeit stillschweigend fort, unter dem Vorbehalt einer 12-monatlichen Kündigung. Die von einigen Seiten in den Vereinigten Staaten stattgefundenen Versuche, eine solche Kündigung herbeizuführen, haben ihren Zweck durchaus verfehlt. Auch hat dieser Vertrag in der vollkommenen Gegenseitigkeit und Gleichstellung mit den nationalen Schiffen und der meistbegünstigten Nation eine feste Basis, welche hoffentlich im Interesse einer den Vereinigten Staaten wie Deutschland gleich vortheilhaften Handelsfreiheit noch lange aufrecht zu erhalten sein wird.

Der am 14. März 1844 zu Berlin zwischen den Zollverein-Staaten und den Vereinigten Staaten abgeschlossene Handels-Vertrag ist vom Congresse zu Washington nicht ratificirt worden. Die Hauptbestimmungen dieses beabsichtigten Vertrages, welcher selbstverständlich auch auf die Handelsbeziehungen der Hansestädte einen wesentlichen Einfluß geäußert haben würde, sind Amerikanischen Nachrichten zufolge, folgende gewesen. Von Seiten der Vereinigten Staaten folgende Zollreductionen auf Ausfuhrartikel des Zollvereins: auf 20 pCt. des Werths für aus Streichgarn, Kammgarn und Baumwolle gefertigte Strumpfwaaren, Handschuhe rc.; — auf 15 pCt. für Leinen-Fabrikate, Seidenwaaren, Merinos, Thibet und alle Kammgarnwaaren, so wie für die aus Seide und Kammgarn gemischten Waaren; ferner für polirtes Tafelglas, Spielwaaren, Kölnisches Wasser, gewisse Eisenwaaren und Leder-Fabrikate; — auf 10 pCt. für Zwirn-Spitzen, Mineral-Wasser, Zink. Abseiten des Zollvereins sollte dagegen die Herabsetzung des Eingangszolles von Amerikanischem

Taback in Blättern auf 1 Thlr., von Tabackstengel auf 3 Thlr. und von Schweinefett auf 2 Thlr. pr. Ctr. gewährt werden. Diese Zollbegünstigungen waren an die Bedingung directer Einfuhr in Schiffen der contrahirenden Theile oder denselben vertragsmäßig gleichgestellten Schiffen geknüpft; jedoch hatte der Zollverein es sich vorbehalten, die Häfen an und zwischen der Schelde und Elbe den innerhalb des Zollvereins gelegenen Häfen gleichzustellen.

Ein Hamburgisches General-Consulat ist zu Baltimore errichtet; Consulate sind in Boston, Charlestown, Mobile, New-orleans, Newyork und Richmond; ein Vice-Consulat zu Alexandria in Virginien.

Schifffahrts-Verkehr.

	Angekommen:			Abgegangen:		
	1842	1843	1844	1842	1843	1844
Hamburgische Schiffe	17	12	22	12	12	18
Bremische....... „	6	7	8	......	2	3
Lübeckische...... „	2	......	1	5	......	......
Dänische........ „	4	2	2	5	......	3
Englische...... „	3	1	1	......	......	......
Hannoversche.... „	......	......	2	......	......	1
Nordamerikanische „	19	29	10	11	45	13
Norw. u. Schwed. „	6	10	14	......	3	2
Oldenburgische... „	1	......	......	......	......	......
Preußische...... „	1	1	......	......	......	......
Sicilianische.... „	......	......	......	......	1	......
Zusammen	59	62	60	33	63	40
Davon in Ballast	......	......	......	10	37	3

In den vorhergehenden Jahren war der Schifffahrts-Verkehr gewesen:

	abgegangen:		angekommen:
1837	54 Schiffe	....	51 Schiffe
1838	30 „	....	37 „
1839	33 „	(4 dav. in Ballast.)	39 „
1840	38 „	(7 „ „ „)	70 „
1841	35 „	(4 „ „ „)	60 „

Ausfuhr. *)

Die im Jahre 1842 in den Vereinigten Staaten stattgefundene Verwirrung und Unsicherheit der allgemeinen finanziellen und commerziellen Verhältnisse hat namentlich auch auf das Deutsche Exportgeschäft dahin einen sehr nachtheiligen Einfluß geäußert. Schon die vorbemerkte Anzahl der Schiffe zeigt, wie 1842 die Ausfuhr im Vergleiche mit den vorangegangenen Jahren dahin abgenommen, und auch 1843 und 1844 hat dieselbe den früheren Umfang noch nicht wieder erreicht. Nach den jährlich dem Congresse vorgelegten officiellen Listen betrug der Gesammt-Werth der Einfuhr der Vereinigten Staaten aus den Hansestädten:

1834—1835 **)	Bco.ℳ	11,046,000
1835—1836	„	14,360,000
1836—1837	„	16,221,000
1837—1838	„	8,200,000
1838—1839	„	13,942,000
durchschnittlich	Bco.ℳ	12,753,800
1839—1840	Bco.ℳ	7,249,000
1840—1841	„	7,044,000
1841—1842	„	6,538,000
1842—1843 ***)	„	2,647,000
1843—1844 †)	„	6,142,000
durchschnittlich	Bco.ℳ	5,924,000

*) Die gesammte Einfuhr der Vereinigten Staaten betrug nach officieller Werthschätzung:

1838—1839	$ 169,092,132	1841—1842	$ 100,162,087
1839—1840	„ 107,141,519	1842—1843	„ 64,753,799
1840—1841	„ 127,946,177	1843—1844	„ 108,435,035

**) Vom 1. October bis 30. September gerechnet.

***) Vom 1. October bis 30. Juni.

†) Rechnungsjahr vom 1. Juli bis 30. Juni.

Die letzten 4¾ Jahre zeigen also, verglichen mit den 5 vorangegangenen, eine Abnahme des Deutschen Ausfuhrhandels nach den Vereinigten Staaten von ca. 53 pCt.

Die Gegenstände der Ausfuhr aus den Hansestädten nach den Vereinigten Staaten sind hauptsächlich baumwollene, wollene nnd seidene Manufacturwaaren, Eisen- und Glaswaaren, Quincaillerie-Artikel, Zink, Schwedisch Eisen, Felle rc. — Aus dem vom Schatzsecretair dem Congresse am 20 Febr. d. J. vorgelegten Jahresberichte über Handel und Schifffahrt der Vereinigten Staaten geben wir nachstehende Specification der bedeutendsten Einfuhr-Artikel aus den Hansestädten während des Jahres 1843—1844:

Baumwoll. Strumpfw., Handschuhe, Litzen u. a.	$	674,293
Gefärbte und gedruckte Baumwollenwaaren.....	„	90,970
Andere baumwollene Waaren........	„	64,437
Zwirn und baumwollene Spitzen	„	24,019
Wollenwaaren........................	„	55,093
Tuche und Cachemire	„	37,559
Wollengarn.........................	„	45,848
Merinoshawls.......................	„	12,641
Leinen, gebleichte.....................	„	42,986
Tecklenburg. und Osnabrücker Leinen..........	„	35,566
Segeltuch............................	„	14,690
Seidenwaaren, glatte	„	31,958
Felle, für Hutmacher u. a.................	„	131,878
Eisen- und Stahlwaaren	„	56,016
Eisen in Stangen....................	„	36,499
Spiegelglas...........................	„	141,775
do. polirtes	„	7,562
Wolle, rohe.........................	„	30,250
Zink in Platten	„	25,689
Sonstige Artikel	„	776,657
Zusammen	$	2,136,386

Ueber die von Hamburg nach den Vereinigten Staaten beförderten Auswanderer sind bereits oben S. 122 die Angaben mitgetheilt.

Einfuhr.*)

Nach den vorerwähnten Documenten betrug der Gesammt-Werth der Ausfuhr der Vereinigten Staaten nach den Hansestädten, an eigenen Landes-Erzeugnissen und reexportirten fremden Producten:

1834—1835	.... Bco. ℳ	10,146,000
1835—1836	.... „	12,596,000
1836—1837	.... „	10,795,000
1837—1838	.... „	9,400,000
1838—1839	.... „	8,053,000
durchschnittlich	.... Bco. ℳ	10,198,000
1839—1840	.... Bco. ℳ	12,071,000
1840—1841	.... „	13,112,000
1841—1842	.... „	13,123,000
1842—1843	.... „	9,464,000
1843—1844	.... „	10,354,000
durchschnittlich	.... Bco. ℳ	11,624,800

Während also die Einfuhr aus den Hansestädten in den letzten Jahren, wie vorhin bemerkt, so bedeutend abgenommen, hat dagegen der Betrag der Ausfuhr der Vereinigten Staaten dahin noch etwas zugenommen. Den bei weitem größten Theil davon bilden die einheimischen Producte; der Zwischenhandel mit fremden Colonialwaaren hat sich wesentlich vermindert. So war der Antheil fremder Producte bei der Ausfuhr der Vereinigten Staaten nach den Hansestädten:

1838—1839	Bco. ℳ	2,109,000	1841—1842	Bco. ℳ	2,155,000
1839—1840	„	2,388,000	1842—1843	„	1,130,000
1840—1841	„	1,294,000	1843—1844	„	1,128,000

---

*) Die gesammte Ausfuhr der Vereinigten Staaten nach allen Ländern wird in der officiellen Uebersicht angegeben:

1838—1839	$ 121,028,416	1841—1842	$ 104,691,534
1839—1840	„ 132,085,946	1842—1843	„ 84,346,480
1840—1841	„ 121,851,803	1843—1844	„ 111,200,046

Einfuhr von den Vereinigten Staaten von Nordamerika.

	1841.		1842.		1843.	
	Quant.	Werth.	Quant.	Werth.	Quant.	Werth.
		Bco.-ℳ		Bco.-ℳ		Bco.-ℳ
Baumwolle. ℔	4532800	1700000	4225900	1320600	9533500	2457900
Taback .... „	2615700	542000	3632200	496600	1898700	267000
Reis ...... „	5864800	733500	4742800	560200	5055300	546600
Quercitron.. „	877600	52600	1033800	53000	338000	15000
Hopfen ..... „	22000	4600	287000	125600	188400	57400
Thran..... Geb.	4312	668000	2041	257700	3527	566000
Wallfischbard. ℔	378700	267600	301400	304800	348300	420800
Zucker...... „	115100	19600	325000	44000	409300	46900
Thee....... „	24700	40600	184800	254100	97000	113200
Farbeholz ... „	2438100	104800	2061000	108600	1357700	70100
Piment..... „	359100	68800	277500	47700	218400	37500
Cassia lignea „	....	....	15200	8300	....	......
Perlmutterschaalen .. „	2150	800	....	....	....	......
Rum ... Stück	728	98200	494	77800	34	3500
Total Bco.-ℳ	....	4301100	....	3659000	....	4601900

Im Jahre 1844 betrug die Einfuhr nach der Hamburg-Altonaer Einfuhrliste 28,869 Ballen Baumwolle; 3875 u. 150 Packen Taback, 7525/$_1$, 309/$_2$, 1900/$_4$ Fässer Reis; 9638 Fässer Harz; 2822 Gebde. Thran; 390,964 ℔ Wallfischbarden; 1130 Fässer Pottasche; 676 Ballen Hopfen; 104 Fässer Quercitron; 741 Säcke Piment, 1415 Kisten Thee, 727,148 ℔ Farbehölzer ꝛc. (Zusammen zum Werthe von ca. Bco.-ℳ 5,000,000).

Bremens Handelsumsatz mit den Vereinigten Staaten, während der letzten 3 Jahre, wird geschätzt:

	1842.	1843.	1844.
Ausfuhr	120 Schiffe	131 Schiffe	146 Schiffe
Bco.-ℳ	2,200,000	3,300,000	4,950,000
Einfuhr	138 Schiffe	135 Schiffe	121 Schiffe
Bco.-ℳ	14,153,000*)	12,317,000*)	9,689,000

Hierzu ist nun noch der Verkehr mit Texas zu rechnen, mit welchem Lande Hamburg bisher noch nicht in Handelsbeziehung getreten ist. Es betrug Bremens

	1842.	1843.	1844.
Ausfuhr nach Texas	— Schiff	8 Schiffe	7 Schiffe
Bco.-ℳ	—	110,000	165,000
Einfuhr von Texas	3 Schiffe	5 Schiffe	7 Schiffe
Bco.-ℳ	192,000	322,000	454,000

*) Vergleicht man diese Angaben mit der obigen Nordamerikanischen Werthschätzung, so erscheint, wenn man auch den Unterschied, welchen Fracht, Assecuranz ꝛc. in dem Preise bedingen, ziemlich hoch in Anschlag bringt, doch entweder jene etwas zu hoch, oder diese zu niedrig.

Mexico.

Der zwischen den Hansestädten und der Mexicanischen Republik am 7. April 1832 abgeschlossene und am 8. November 1841 ratificirte Handelsvertrag ist noch in Kraft, und werden die Hanseatischen Schiffe und deren Ladungen so wie die in Mexico angesessenen Angehörigen der Hansestädte auf den Fuß der meistbegünstigten Nation behandelt.

In Folge der fortdauernden politischen und finanziellen Wirren so wie der drückenden Belastung des Handels durch hohe Zölle hat der auswärtige Verkehr Mexico's in den letztverflossenen Jahren überhaupt abgenommen. Für Hamburg und Bremen ist diese Abnahme durch die Englische Concurrenz hinsichtlich des bisherigen wichtigsten Absatz-Artikels nach Mexico, der Leinen, noch empfindlicher geworden.

Hamburgische Consulate sind in Mexico, Mazatlan, Tabasco, Tampico und Veracruz.

Schifffahrts-Verkehr.

	Angekommen:			Abgegangen:		
	1842	1843	1844	1842	1843	1844
Hamburgische Schiffe	3	5	3	4	6	5
Bremische .... „	1	......	......	......	1	1
Dänische .... „	3	2	3	3	3	2
Norw. u. Schwed. „	......	1	......	......	1	......
Oldenburgische ... „	1	......	1	......	......	......
Preußische ...... „	3	......	2	2	1	2
Zusammen	10	8	9	9	12	10
Davon in Ballast	......	......	......	......	1	......

*) Im neuen Mexicanischen Zolltarife von 1845 sind die Verbote des Tarifes von 1843, mit Ausnahme von Sattlerarbeit, wieder aufgehoben, wodurch namentlich dem Deutschen Handel in ordinairen Eisenwaaren ein größerer Absatz wieder eröffnet wird. Auf Baumwollenwaaren

Ausfuhr.

Die wichtigsten Gegenstände des hiesigen Exportgeschäftes nach Mexico sind: Leinen, gedruckte Baumwollenwaaren, Seidenwaaren, Wollenwaaren, Hohl- und Fensterglas, Stahl- und Eisenwaaren, Nägel, Quincailleriewaaren, Genever u. a.

Die Leinen-Ausfuhr betrug der Hauptsache nach:

	1842.		1843.		1844.	
	Stückzahl.	Werth in Bco.-ℳ	Stückzahl.	Werth in Bco.-ℳ	Stückzahl.	Werth in Bco.-ℳ
Platillas	35,400	650,000	54,000	918,000	42,000	714,000
Creas	8,000	300,000	12,000	420,000	10,500	367,500
Ruanes	350	13,000	20	28,070	500	17,000
Esstopilles	1,200	11,000	700	5,950	2,900	24,650
Cholets	360	3,300	1,248	11,232	300	2,850
Coutils	515	8,700	482	8,676	400	6,800
Listados	—	—	—	—	2,000	26,000
Zusammen	......	986,000	......	1,391,928	......	1,158,800

Im Jahre 1839 hatte dagegen der Absatz der vorerwähnten Leinensorten nach Mexico den Betrag von (89,000 Stück Platillas, Bco.-ℳ 1,650,000; 18,600 St. Creas, Bco.-ℳ 720,000 u. s. w.) Bco.-ℳ 2,624,000 erreicht!

Der declarirte Factura-Werth der von Hamburg nach Mexicanischen Häfen verschifften Waaren betrug:

1839...12	Schiffe	Bco.-ℳ	4,127,298
1840...14	„	„	3,362,014
1841...13	„	„	2,994,702
1842....9	„	„	1,838,908
1843...11	„	„	2,324,875
1844...10	„	„	2,162,336

Ueber die Ausfuhr des letzten Jahres sind wir im Stande eine Specification nach den wichtigsten Rubriken vorzulegen. Es waren darunter nämlich:

hat keine Zoll-Ermäßigung stattgefunden, wol aber auf Leinen, und zwar in einer solchen Modalität, daß die Ermäßigung vorzugsweise den Deutschen Leinen (Platillas und Creas) zu Gute kommen dürfte.

Leinenfabrikate........	Bco. ℳ	1,009,091
Baumwollenfabrikate.....	„	357,697
Wollenfabrikate.........	„	179,299
Seidenfabrikate.........	„	106,381
Quincailleriewaaren	„	156,446
Comestiblen.............	„	48,829
Sonstige Waaren	„	304,593
	Bco. ℳ	2,162,336

Einfuhr.

Hauptsächlich Farbehölzer; außerdem etwas Cochenille, Vanille, Jalappa und einige andere Droguen. Die Provenues der Verschiffungen werden dem bei weitem bedeutendsten Theile nach in Contanten über England remittirt.

	1841.		1842.		1843.	
	Quantum.	Werth.	Quantum.	Werth.	Quantum.	Werth.
		Bco. ℳ		Bco. ℳ		Bco. ℳ
Cochenille....℔	31,200	94,000	370	1,000	1,100	3,200
Blauholz....„	1,688,200	94,100	1,678,200	76,600	1,183,500	56,200
Gelbholz ....„	275,500	12,000	647,700	26,300	169,600	5,900
Häute ......„	10,100	3,400	—	—	4,100	1,000
Caffe ....„	750	250	3,000	750	6,200	1,300
Total Bco. ℳ	....	203,750	... .	104,650	....	67,600

1844 wurden zusammen ca. 2,600,000 ℔ Farbehölzer aus Mexico eingeführt.

Bremens Handelsbeziehungen mit Mexico werden ihrem Betrage nach geschätzt:

		1842.	1843.	1844.
Ausfuhr nach Mexico....		5 Schiffe...	6 Schiffe....	3 Schiffe
	Bco. ℳ	1,430,000	1,232,000 *)	594,000 *)
Einfuhr daher		5 Schiffe..	10 Schiffe....	9 Schiffe
	„	176,000	366,000	205,000

*) Mit Einschluß der nach der Westküste Mexicos verschifften Waaren.

Cuba *).

Seit Anfang dieses Jahres (1845) sind in dem Zolltarife einige Veränderungen eingetreten, indem alle diejenigen Zollerhöhungen, welche 1838 und in den darauf folgenden Jahren unter der Benennung einer Kriegssteuer stattfanden, wieder aufgehoben, dagegen aber 2 pCt. mehr auf alle Importationen aus fremden Ländern unter allen Flaggen aufgelegt sind. Die außerordentliche Bevorzugung der Einfuhr in Spanischen Schiffen, welche die Concurrenz fremder Flaggen fast gänzlich ausschließt, ist hiernach sich ziemlich gleich geblieben. — Die früheren und jetzigen Ausfuhr- und Einfuhrzölle verhalten sich, wie folgt:

*) Nach der uns vorliegenden Balanza general del comercio de la isla de Cuba en 1842, 1843 y 1844 theilen wir einige Angaben über die allgemeinen Productions- und Verkehrsverhältnisse dieser für den Deutschen Handel so außerordentlich wichtigen Insel mit. Es betrug die Gesammt-Ausfuhr der hauptsächlichen Exportartikel:

	1842.	1843.	1844.
Zucker .... Kisten	817,643	889,104	1,009,566
Caffe .... Quint.	499,711	407,945	310,009
Baumwolle .... ℔	1,082,351	634,801	235,816
Taback in Blättern .... „	5,942,833	7,208,238	4,633,768
Cigarren . ... Tausend	150,289	257,997	158,505

Der Gesammt-Betrag der Ausfuhr und Einfuhr von Cuba wird dem Werthe nach, wie folgt, angegeben:

	1842.	1843.	1844.
Ausfuhr von Cuba	$ 26,684,702	25.029.793	25.426 591
Einfuhr in Cuba	„ 24 637,527	23,422,096	25,056,231

Einfuhrzoll für Waaren aus fremden Ländern.

	Früher:	Jetzt:
In Spanischen Schiffen resp.	$20^{46}/_{100}$ u. $25^{07}/_{100}$ pCt.	$19^{95}/_{100}$ u. $23^{99}/_{100}$ pCt.
In fremden „ „	$28^{53}/_{100}$ u. $35^{45}/_{100}$ „	$27^{02}/_{100}$ u. $33^{08}/_{100}$ „
Differenz zum Nachtheil der fremden Flaggen......	$8^{7}/_{100}$ u. $10^{38}/_{100}$ pCt.	$7^{7}/_{100}$ u. $9^{9}/_{100}$ pCt.

Ausfuhrzoll nach fremden Ländern.

	Früher:	Jetzt:
In Spanischen Schiffen, Zucker pr. Kiste........	$62^{1}/_{2}$ cs.	$37^{1}/_{2}$ cs.
In fremden „ „ - „ „	75 „	50 „
In Spanischen Schiffen, Taback pr. 100 ℔	$97^{3}/_{10}$ „	$85^{2}/_{10}$ „
In fremden „ „ „ „ „	1 $ $73^{6}/_{10}$ „	1 $ 61 „

Auf Caffe war der Zoll schon früher reducirt (auf 50 cs. pr. 100 ℔ in Spanischen Schiffen und $56\frac{1}{4}$ cs. in fremden Schiffen); Molasses, Tafia und Rum sind vom Ausgangszoll befreiet. — Uebrigens ist bereits ein vollständiger neuer Zolltarif entworfen und zur Genehmigung nach Madrid gesandt.

Hamburgische Consulate bestehen zu Havana, Matanzas und St. Jago de Cuba.

Schifffahrts-Verkehr.

	Angekommen:			Abgegangen:		
	1842	**1843**	**1844**	**1842**	**1843**	**1844**
Hamburgische Schiffe	13	15	14	13	10	8
Bremische....... „	9	8	2	3	......	......
Dänische........ „	8	8	14	2	6	7
Englische .... „	8	7	7	......	2	......
Französische ..... „	......	1	1	......	......	......
Niederländische... „	1	......	......	......	......	......
Nordamerikanische „	28	30	12	......	6	1
Norw. u. Schwed. „	3	3	2	......	1	......
Preußische ...... „	2	4	2	2	2	3
Spanische....... „	18	21	15	13	15	13
Zusammen	90	97	69	33	42	32
Davon in Ballast	......	......	......	10	22	8

(In den 3 vorangegangenen Jahren war der Schifffahrtsverkehr gewesen:
Angekommen 1839: 73 bel. Sch., 1840: 93 bel. Sch., 1841: 66 bel. Sch.
Abgegangen 1839: 36 „ „ 1840: 41 „ „ 1841: 21 „ „)

Ausfuhr:

Die Exportation von Deutschen Leinen nach Cuba, welche 1839 ca. Bco.ℳ 2,420,000, — 1840 ca. Bco.ℳ 2,543,000 — 1841 ca. Bco.ℳ 1,810,900 betragen hatte, war in den letztverflossenen 3 Jahren, wie folgt:

	1842.		1843.		1844.	
	Stück.	Bco.ℳ	Stück.	Bco.ℳ	Stück.	Bco.ℳ
Platillas	50,200	850,000	51,300	820,800	56,100	953,700
Creas	9,300	320,000	8,800	290,000	8,860	301,240
Ruanes	1,700	61,000	1,200	42,000	1,860	61,380
Bretannas	11,000	66 000	2,650	14,575	3,580	21,480
Estopillas	37,200	315,000	27,050	216,400	10,260	87,210
Listados	33,100	400,000	42,700	597,000	33,950	475,309
Arabias	1,050	7,500	—	—	—	—
Coutils.........	1,500	24,000	480	8,160	750	12,750
Cholets u. Silesias	1,550	15,500	3,750	33,750	1,190	11,305
Zusammen	......	2,059,000	......	2,023,885	......	1,924,365

Außer Leinen sind die wichtigsten Gegenstände des Deutschen Ausfuhrhandels nach Cuba: Baumwollen-, Wollen- und Seidenwaaren, Eisen- und Stahlwaaren, Glaswaaren, besonders Demijohns, Quincaillerie-Artikel, Genever, Bier, Käse, Schinken &c.

Der Gesammt-Werth der Ausfuhr von Hamburg nach Cuba, ist nach annähernder Schätzung anzunehmen:

1842. .... ca. Bco.ℳ 5,900,000
1843 .... „ „ 3,200,000
1844.......... „ „ 3,000,000

Einfuhr.

	1841.		1842.		1843.	
	Quantum.	Werth.	Quantum.	Werth.	Quantum.	Werth.
		Bco.ℳ		Bco.ℳ		Bco ℳ
Zucker..... ℔	28494700	4160000	41141500	5384200	45405800	5473900
Caffe...... „	1666000	696500	3382100	1056900	4126000	1112100
Taback .... „	700600	394000	362000	217800	516700	405700
Cigarren. St.	15060000	534600	17838800	606500	16946700	578300
Blauholz .. ℔	384000	16100	127500	5800	152100	5500
Gelbholz .. „	83700	5700	121300	6200	177100	10000
Rum... Stck.	2352	203600	1365	117900	99900	144900
Honig..... ℔	240700	37100	376100	52700	186300	22800
Total Bco.ℳ	....	6047600	....	7448000	....	7753200

Im Jahre 1844 hat die Importation an diesen Artikeln nach der Einfuhrliste betragen: Zucker ca. 25,700,000 ℔; — Caffe ca. 2,800,000 ℔; — Taback ca. 2,121,000 ℔; — Cigarren 25,300,000 Stück; — Farbeholz ca. 2,425,000 ℔; — Rum 553 Pipen und 91 Puncheons; zum Gesammtbetrage von ca. Bco. ℋ 7,600,000.

Unmittelbar vor dem Abdrucke dieses Bogens erhalten wir noch die Mittheilung eines Berichts aus Havana (vom 1. Nov. 1845), aus dem wir folgende Bemerkungen hervorheben: „Im Allgemeinen scheint sich nach statistischen Zusammenstellungen über die hiesige Einfuhr während der letzten 3 Jahre kein merklicher Unterschied in dem Verkehr zwischen Hamburg und Havana zu zeigen, und danach sollte man die allseitig ausgesprochene Befürchtung, daß England dem Deutschen Handel, hinsichtlich der Importation, auf dieser Insel so schädlich und leider mit so bedeutendem Erfolge entgegenwirkt, fast für unbegründet halten. Aber dennoch ist es der Fall, und werden nicht bald energische Gegenmittel angewandt, so müssen wir auf eine, nicht sehr ferne gänzliche Zerrüttung des Deutschen Leinenhandels uns gefaßt machen. — Fast alle Deutsche Leinensorten kommen in großen Quantitäten und sehr gut imitirt von England, und diese Imitationen haben für den hiesigen Consumenten Vorzüge, die deren Verbrauch täglich mehren. Die Englischen Leinen sind, da sie von Maschinengarn und mit Maschinen gewebt, egaler und feiner, mit reichen, zweckmäßigen Verzierungen ausgestattet, dem Auge gefälliger und dabei zugleich billiger als die Deutschen Fabrikate. Die Nachtheile, welche diese Imitationen mit sich führen, als geringere Dauerhaftigkeit und Zusatz von Baumwolle, werden dagegen weniger beachtet, was bei dem Charakter der Einwohner dieser Insel nicht zu verwundern ist. Auf diese Weise sind fast alle feineren Leinengattungen, als Bielefelder-Leinen, Silesias, Bretannas, Estopillas unies und clarines, bereits für die Deutsche Industrie verloren, und die jetzt schon vorkommenden wirklich hübschen Englischen Imitationen von Platillas, Creas, Rouans, Listados, Osnabrücker und

andere geringere Leinenarten lassen befürchten, daß auch davon bald vieles unserem Deutschen Handel entrissen werde.

Von Baumwollenwaaren kam dagegen in letzteren Jahren verschiedenes von Deutschland in Imitation der Englischen, welche die erfreulichsten Beweise lieferten von den merklichen Fortschritten, die in diesem Zweige der Fabrikation in Deutschland gemacht worden sind, nicht allein hinsichtlich des Gewebes, sondern auch im Geschmacke der Muster und deren Anfertigung nach gemachten Bestellungen, was früher von den Deutschen Fabrikanten so schwer zu erlangen war. Wenn wir aber wiederum auf die dafür erzielten Resultate blicken, so müssen wir leider der Besorgniß Raum geben, daß das Deutsche Fabrikat schwerlich die Concurrenz mit den billigen Englischen Waaren wird bestehen können, und deren Aussendungen sich daher vorerst noch auf Versuche werden beschränken müssen, bis die Deutschen Fabrikanten durch zweckmäßige Unterstützungen abseiten ihrer Regierungen auf den Punkt gehoben werden, der Englischen Concurrenz die Spitze bieten zu können. — Von Wollenwaaren können von Deutschland nur kleine Quantitäten ordinaire Tuche, Casimirs, Merinos u. a. bezogen werden, in den feineren Gattungen zieht man das leichtere Französische und Englische Fabrikat vor, und wiederholt angestellte Versuche haben leider bewiesen, daß die Deutschen Fabrikanten nicht das zu liefern vermögen, was man nach Englischen und Französischen Mustern von ihnen verlangt. — Für Seidenwaaren ist Havana kein sehr wichtiger Markt; der Verbrauch davon ist sehr beschränkt, und der größere Theil der Zufuhren kommt von Spanien, oder auch von Frankreich und über die Vereinigten Staaten, worunter sich vielfach Deutsches Fabrikat befindet. — Einige Anfangs nur von Deutschen hier errichtete Hutfabriken, von denen jedoch jetzt schon mehrere auch von Spaniern etablirt worden sind, beziehen jährlich ein mäßiges Quantum von Hutfilzen und sonstigem Hutmacher-Material von Hamburg; diese Branche scheint jedoch einer größeren Ausdehnung nicht fähig, sie dürfte vielmehr ihre beste Periode schon überstanden haben. — Eisenwaaren haben in letzterer Zeit dargethan, daß Deutschland,

was die Vervollkommnung der Arbeit anlangt, mit vielen Artikeln gegen England in die Schranken zu treten wagen darf; dagegen aber noch nicht im Stande ist, zu gleich billigen Preisen zu liefern. — Von Provisionen, Genever, Wein, Liqueuren ꝛc. und sonstigen Nebenartikeln, als ordinaires Hohlglas, Spiegel, Spielzeug u. a., finden nach wie vor die Zufuhren von Deutschland ihren geregelten Absatz. Diese Artikel sind es auch worauf fast ausschließlich die von Hamburg kommenden Hamburger Schiffe für ihre Ladungen beschränkt sind; die zu verdienenden Frachten sind daher fast durchgehends kaum des Namens werth und höchst selten reichen sie aus, die hiesigen Hafenungelder zu decken. Nur die Spanischen Schiffe können, der sie so sehr begünstigenden Differentialzölle wegen, werthvolle Ladungen hierher führen, ein Uebelstand, welcher der Hamburgischen Rhederei beträchtliche Vortheile entzieht.

Deutschlands Wichtigkeit für die Producte dieser Insel ward bisher im Allgemeinen weit unterschätzt; jetzt erst, nachdem Rußland durch Zulassung der Englischen und Holländischen Lumpenzuckern, das seit so vielen Jahren genossene Monopol der hiesigen weißen Zuckern aufgehoben, und England die Zulassung der Zuckern von Cuba und Portorico zu dem für andere fremde Zuckern ermäßigten Zollsatze verweigert, sehen die Pflanzer ein, was Deutschland für sie ist. Früher gab Niemand sich die Mühe nachzuforschen, wohin die Producte gingen, höchstens lasen die Pflanzer in den Zeitungen die Dispachirung der diversen Schiffe und darnach urtheilend, stellten sie England, wegen der großen Anzahl von Fahrzeugen, die jährlich nach Cowes und andern Englischen Häfen im Canal für Ordres ausclarirt wurden, in den ersten Platz, ohne zu erwägen, daß fast nicht eine einzige Kiste Zucker, noch ein Sack Caffe, auf dieser Insel producirt, in England consumirt wird. Jetzt fragen sie in ihrer Verwunderung, wohin denn alle die Producte gehen, welche von hier nach England ausgeführt werden, und finden, daß Deutschland ohne Zweifel hinsichtlich der Consumtion der Producte des Spanischen Westindiens, den ersten Rang einnimmt. Man wird keinen großen Irrthum begehen, wenn

man annimmt, daß Deutschland mindestens ein Drittheil der Production von Cuba bezieht, und trotz dem muß man sehen, daß England besonders auf dieser Insel den Absatz Deutscher Fabrikate immer mehr beschränkt und nach und nach verdrängen wird. Zu keiner Zeit bot sich wol für die Deutschen Mächte eine günstigere Gelegenheit dar, mit Spanien einen Handelsvertrag unter den vortheilhaftesten Bedingungen abzuschließen!"

Bremens Handelsverkehr mit der Insel Cuba betrug nach annähernder Schätzung:

	1842.	1843.	1844.
Ausfuhr nach Cuba	42 Schiffe	34 Schiffe	36 Schiffe
Bco. ℔	1,650,000	1,210,000	880,000
Einfuhr daher	53 Schiffe	51 Schiffe	48 Schiffe
„	5,052,000	4,870,000	4,953,000

Aus der zu Havana publicirten, nach den dortigen Zolllisten ausgearbeiteten Balanza general del comercio de la isla de Cuba geben wir noch nachstehende specielle Uebersicht der Handelsbeziehungen Deutschlands mit dieser Insel. Es ergiebt sich auch daraus, wie höchst beeinträchtigend die Differenzzölle auf die dasige Einfuhr unter fremder Flagge wirken.

Einfuhr in Cuba aus Deutschen Häfen.

	1842.	1843.	1844.
	$	$	$
In Spanischen Schiffen:			
nach Havana	2,290,723	1,195,791	1,559,952
„ Trinidad	29,218	39,068	13,202
„ S. Jago de Cuba	12,173	—	44,633
	2,332,114	1,234,859	1,617,787
In fremden Schiffen:			
nach Havana	152,530	82,746	66,630
„ Matanzas	17,546	26,489	32,748
„ Trinidad	155,205	44,954	48,535
„ S. Jago de Cuba	37,710	38,794	32,245
„ Manzanillo	426	13,624	5,041
„ Baracoa	—	—	3,077
Zusammen $	2,695,531	1,441,466	1,806,063
oder Bco. ℔	7,750,000	4,144,000	5,192,000

Ausfuhr aus Cuba nach Deutschen Häfen *).

	1842.	1843.	1844.
	$	$	$
In Spanischen Schiffen:			
aus Havana	388,956	185,735	123,113
„ Matanzas	28,224	36,628	9,082
„ Trinidad	13,101	—	7,536
„ S. Jago de Cuba	—	92,742	60,276
	430,281	315,105	200,007
In fremden Schiffen:			
aus Havana	1,330,157	1,202,318	981,845
„ Matanzas	629,772	560,662	465,715
„ Trinidad	206,887	354,966	265,607
„ Cienfuegos	17,860	27,936	11,996
„ Santa Cruz	4,267	1,713	6,451
„ S. Jago de Cuba	78,619	186,138	94,255
„ Gibara	61,438	86,027	128,299
„ Manzanillo.....	4,302	5,321	17,115
„ Baracoa	—	—	24,161
Zusammen $	2,763,583	2,740,186	2,195,451
oder Bco.-ℳ	7,945,000	7,878,000	6,312,000

*) Die zunächst nach Cowes oder andern Häfen bestimmten und von da erst nach den Hansestädten dirigirten Ladungen, sind in der obigen Uebersicht nicht mit einbegriffen.

Haiti.

Die während der letzten Jahre auf dieser Insel herrschende Anarchie, die dortigen verwirrten finanziellen Zustände, die häufigen Veränderungen und Erhöhungen der Ausfuhr- und Einfuhrzölle so wie der Schiffsabgaben, haben den Handelsbeziehungen mit Haiti sehr beeinträchtigt. Nach der neuesten Anordnung sind die Ausfuhrzölle pr. 1000 ℔ Caffe $ 20; Taback $ 14¾; Baumwolle $ 15; Cacao $ 10; Farbehölzer $ 4. 6. Auch müssen fremde Schiffe in einem und demselben Hafen löschen und laden, und dürfen nicht mehr andere Häfen der Insel besegeln.

Zu Port au Prince (Port Republicain) besteht ein Hamburgisches Consulat.

Schifffahrts-Verkehr.

	Angekommen:			Abgegangen:		
	1842	1843	1844	1842	1843	1844
Hamburgische Schiffe	13	8	12	3	5	9
Bremische .... „	1	......	2	1	......	.....
Lübeckische .... „	......	......	......	......	1	......
Dänische .... „	1	1	1	1	.....	1
Englische .... „	5	4	7	......	......	......
Hannoversche .... „	......	......	1	......	......	......
Mecklenburgische . „	......	......	1	......	1	1
Nordamerikanische „	......	2	......	......	......	......
Norw. u. Schwed. „	4	3	7	3	7	5
Preußische ...... „	1	1	......	......	......	2
Russische .... „	......	1	1	......	......	......
Zusammen	25	20	32	8	14	18
Davon in Ballast	......	......	......	3	4	1

(Angekommen 1839: 21 bel. Sch., 1840: 24 bel. Sch., 1841: 41 bel. Sch.
Abgegangen 1839: 16 „ „ 1840: 11 „ „ 1842: 17 „ „)

Ausfuhr.

Hauptsächlich ordinaire Leinen und andere ordinaire Manufacturwaaren.

Der Werthbetrag der Ausfuhr dürfte zu schätzen sein:

1842. . ... ca. Bco.ℳ 150,000
1843. .... „ „ 280,000
1844. .... „ „ 350,000

Einfuhr.

	1841.		1842.		1843.	
	Quantum.	Werth.	Quantum.	Werth.	Quantnm.	Werth.
		Bco.ℳ		Bco.ℳ		Bco.ℳ
Caffe. . . ℔	6,575,800	1,798,000	5,720,000	1,184,300	4,288,300	787,300
Baumw. „	601,000	232,400	271,800	82,800	209,800	48,400
Häute . . „	31,300	11 000	6,500	1,000	2,100	600
Taback. . „	711,400	389 000	362,900	138,900	851,200	302,700
Blauholz „	5,096,800	207,000	1,113,700	50,800	289,600	10,300
Total	....	2,637,400	....	1,457,800	....	1,149,300

1844 betrug nach der Einfuhrliste die Einfuhr: 6,300,000 ℔ Caffe, 2304 Ballen Baumwolle, 1,010,000 ℔ Taback; zum Gesammtbetrage von ca. Bco.ℳ 1,860,000.

Der Gesammtbetrag der Bremischen Ausfuhr und Einfuhr nach und von Haiti wird geschätzt:

	1842.	1843.	1844.
Ausfuhr nach Haiti........	9 Schiffe.	8 Schiffe.	10 Schiffe
Bco.ℳ	220,000.	220,000.	286,000
Einfuhr daher	9 Schiffe.	7 Schiffe.	13 Schiffe
„	737,000.	792,000.	870,000

St. Thomas und Portorico.

Schifffahrts-Verkehr.

	Angekommen:			Abgegangen:		
	1842	1843	1844	1842	1843	1844
Hamburgische Schiffe	14	15	15	19	24	26
Bremische .... "	1	2	2	2	1	3
Dänische........ "	20	17	13	19	21	12
Englische .... "	......	1	......	......	......	......
Niederländische... "	......	1	......	......	1	1
Nordamerikanische "	......	2	......	......	2	......
Norweg.-Schwed. "	......	......	1	......	......	......
Oldenburgische... "	1	......	......	1	......	......
Russische........ "	......	......	......	1	......	......
Zusammen	36	38	31	42	49	42
Davon in Ballast	......	......	......	7	17	5

(Angek. 1839: 27 belad. Sch., 1840: 29 belad. Sch., 1841: 28 belad. Sch.
Abgeg. " 33 " " " 34 " " " 41 " ")

Ausfuhr.

Der Werthbetrag der Ausfuhr hat, vornämlich in Folge der Englischen Concurrenz, in letzterer Zeit bedeutend abgenommen; die Gegenstände sind dieselben geblieben: Genever, Victualien, Glaswaaren, ordinaire Eisenwaaren, Leinen, Segeltuch, Schweizer Baumwollenwaaren, Seidenwaaren, Mobilien 2c.

Nach approximativer Schätzung wird der Werth der Hamburger und Altonaer Exportation dahin angenommen:

1842	Bco.ℳ	1,500,000
1843	"	1,200,000
1844	"	1,600,000

Einfuhr von St. Thomas und Portorico.

	1841.		1842.		1843.	
	Quant.	Werth.	Quant.	Werth.	Quant.	Werth.
		Bco. ℳ		Bco. ℳ		Bco. ℳ
Caffe....... ℔	1623400	646800	3024600	968800	2069700	598300
Zucker ..... „	15250	2100	280700	30700	1988200	253000
Taback ..... „	1582800	494600	2352200	707500	2642800	722600
Rum......Stck.	520	67800	410	39400	364	31400
Baumwolle . ℔	47800	20500	70200	22500	28700	8300
Häute...... „	126900	48000	149000	57600	33100	9800
Farbeholz... „	204000	9200	300800	13700	193000	6800
Total Bco. ℳ	......	1289000	.....	1840200	......	1630200

Die vorstehenden Angaben beschränken sich auf die Hamburger Importation. Zusammen mit Altona, welches bei der Einfuhr aus St. Thomas bedeutend betheiligt ist, betrug die Gesammt-Importation:

		Caffe.		Taback.
1842	...... ca.	5,400,000 ℔	.....	3,100,000 ℔
1843	...... „	2,600,000 „	.....	3,600,000 „
1844	...... „	5,000,000 „	.....	3,000,000 „

Der Werth der ganzen Einfuhr in Hamburg und Altona aus St. Thomas und Portorico ist anzunehmen:

1842	.... Bco. ℳ	2,650,000
1843	.... „	2,100,000
1844	.... „	2,500,000

Bremens Verkehr mit St. Thomas und Portorico wird nach annähernder Schätzung angenommen:

	1842.	1843.	1844.
Ausfuhr............	16 Schiffe ..	16 Schiffe ..	19 Schiffe*)
Bco. ℳ	814,000 ..	396,000 ..	392,000
Einfuhr	19 Schiffe ..	20 Schiffe ..	18 Schiffe*)
Bco. ℳ	1,900,000 ..	1,290,000 ..	1,227,000

*) Einschließlich 1 Schiff nach und von Jamaica.

Venezuela. *)

Der Handels- und Schifffahrts-Vertrag der Hansestädte mit der Republik von Venezuela, vom 7. Mai 1837, auf vollständige Reciprocität begründet, (S. U. H. H. 1. Forts. S. 364 ff.) besteht zum gegenseitigen Nutzen und ohne alle Mißverständnisse in voller Gültigkeit fort, wie dieses auch in der Memoria que presenta a la legislatura de 1845 el ministro de relaciones

---

*) Aus der dem Congresse jährlich vorgelegten Memoria de Hacienda theilen wir über die allgemeinen commerziellen Verhältnisse Venezuela's, der unter allen Ländern des vormaligen Spanischen Amerika's am besten gedeihenden Republik, nachstehend einige Angaben mit.

Der Gesammt-Werth der Einfuhr und Ausfuhr betrug:

	Einfuhr.	Ausfuhr.
1838–1839	$ 4,302,548	$ 5,371,188
1839—1340	„ 6,216,258	„ 5,938,878
1840—1841	„ 7,399,923	„ 6,159,835
1841—1842	„ 6,304,959	„ 7,602,997
1842—1843	„ 5,107,837	„ 6,772,155
1843—1844	„ 4,408,890	„ 5,996,726

Die Ausfuhr der wichtigeren Exportartikel von Venezuela zeigt im Ganzen eine nicht unbedeutende Progression und verhält sich während dieser Jahre folgendermaaßen:

	Caffe.	Cacao.	Baumwolle.	Taback.	Häute.
1838-39	21,881,311 ℔	6,498,031 ℔	2,799,392 ℔	749,697 ℔	139,139 St.
1839-40	19,126,156 „	8,769,748 „	1,639,505 „	1,803,166 „	163,837 „
1840-41	25,999,253 „	7,655,902 „	2,013,727 „	1,194,309 „	156,973 „
1881-42	32,994,457 „	9,633,937 „	2,620,744 „	1,368,232 „	252,640 „
1842-43	29,655,737 „	8,903,551 „	2,308,127 „	1,849,559 „	237,729 „
1843-44	28,791,965 „	9,064,655 „	2,074,301 „	2,547,513 „	253,378 „

Dagegen betrug im Jahre 1834—1835 die Ausfuhr von Caffe nur 5,952,721 ℔, die von Cacao nur 4,243,320 ℔ und die von Häuten nur 78,115 Stück.

Wie der Anbau des Landes sich gehoben hat, so haben sich die finanziellen Zustände des Staates fortwährend verbessert, und bietet Venezuela überhaupt die erfreulichsten Aussichten für die fernere Entwickelung des Handels.

exteriores del Gobierno de Venezuela (Caracas, 1845) besonders hervorgehoben wird *).

Hinsichtlich der Zölle sind seit 1842 keine wesentliche Veränderungen eingetreten; nur das wäre vielleicht zu bemerken, daß in Folge eines Decrets des Congresses v. 13. März 1844 denjenigen Schiffen, welche ⅔ Ladung in Häuten, Hörnern, gesalzenem oder getrocknetem Fleisch und Talg einnehmen, die Hafenabgaben (mit Ausnahme der Sanitätsgebühren ꝛc.) erlassen sind.

Hamburgische Consulate sind zu Laguayra, Angostura und Puerto Cabello.

Schifffahrts-Verkehr.

	Angekommen:			Abgegangen:		
	1842	1843	1844	1842	1843	1844
Hamburgische Schiffe	9	13	14	10	13	6
Bremische .... „	5	3	6	......	1	3
Dänische .... „	7	8	7	2	6	6
Englische .... „	......	1	......	......	......	......
Französische ..... „	......	1	......	......	......	......
Hannoversche .. . „	1	......	......	......	......	1
Nordamerikanische „	......	1	......	......	......	......
Oldenburgische .. „	1	1	1	......	......	......
Spanische .... „	......	......	2	......	......	......
Venezuelische .... „	......	......	2	......	......	2
Zusammen	23	28	32	12	20	18
Davon in Ballast	......	......	......	......	......	1

(Angekommen... 1839: 10 Schiffe .. 1840: 14 Schiffe .. 1841: 18 Schiffe
Abgegangen ... „ 11 „ .. „ 14 „ .. „ 17 „)

---

*) Es heißt in diesem officiellen Documente, S. 9: Ciudades Anseaticas. El comercio de Venezuela con estas ciudades libres sigue en la misma extension é importancia, con poca diferencia, que en los años anteriores, y las relaciones de amistad y buena armonía se mantienen inalterables, respetándose por una y otra parte las estipulaciones contenidas en el tratado de 1838.

Ausfuhr.

Die wichtigsten Gegenstände des Deutschen Ausfuhr-Handels nach Venezuela sind Leinen-, Baumwollen- und Seidenwaaren, Eisen- und Glaswaaren. (Der Absatz Deutscher Leinen hat jedoch auch hier durch die Englische Concurrenz in den letzten Jahren bedeutend gelitten.)

Der ungefähre Werth der Exportation von Hamburg ist nach diesseitiger Schätzung zu veranschlagen:

1841	Bco. ℳ	1,200,000
1842	„	1,600,000
1843	„	1,500,000

Einfuhr von Venezuela.

		1841.		1842.		1843.	
		Quant.	Werth.	Quant.	Werth.	Quant.	Werth.
			Bco. ℳ		Bco. ℳ		Bco. ℳ
Caffe	℔	2780500	868000	3587200	994900	4667800	1075800
Cacao.	„	21600	8700	13300	4300	46800	16600
Taback	„	461209	252000	469000	230800	406300	155500
Häute	„	113900	21500	360900	119800	170700	49300
Hörner	„	1600	160	11700	1100	6400	480
Indigo	„	4300	13000	25300	56900	2000	5900
Gelbholz ...	„	....	....	31300	1000	7700	200
Total Bco. ℳ		....	1164360	....	1408800	....	1303780

Mit Altona zusammen betrug die Einfuhr von den wichtigeren Artikeln:

		1842.	1843.	1844.
Caffe ...	ca.	6,400,000 ℔ ..	7,000,000 ℔ ..	6,900,000 ℔
Taback...	„	770,000 „ ..	850,000 „ ..	1,400,000 „

und der Gesammt-Werth

1842	ca.	Bco. ℳ	2,000,000
1843	„	„	2,400,000
1844	„	„	2,500,000

Bremens Handelsumsatz mit Venezuela wird nach approximativer Schätzung angenommen:

	1842.	1843.	1844.
Ausfuhr nach Venezuela	9 Schiffe	10 Schiffe	9 Schiffe
Bco. ℔	220,000	396,000	275,000
Einfuhr von Venezuela	9 Schiffe	10 Schiffe	11 Schiffe
Bco. ℔	1,003,000	839,000	791,000

In der vorerwähnten Memoria de Hacienda werden über den Werth und das Verhältniß der Handelsbeziehungen von Hamburg, Altona und Bremen mit Venezuela, während der letzten 6 Jahre, nachstehende Angaben mitgetheilt:

Einfuhr in Venezuela aus

		Hamburg.	Altona.	Bremen.	Zusammen.
1838—39	$*)	170,177	129,603	165,724	465,504
1839—40	„	352,422	280,599	386,556	1,019,577
1840—41	„	783,767	191,871	563,855	1,539,494
1841—42	„	516,687	396,741	237,014	1,150,442
1842—43	„	488,408	124,688	245,651	858,748
1843—44	„	477,689	108,343	203,301	789,333

Ausfuhr aus Venezuela nach

		Hamburg.	Altona.	Bremen.	Zusammen.
1838—39	$	196,248	355,567	223,808	775,623
1839—40	„	852,383	237,257	396,823	786,463
1840—41	„	329,799	105,072	244,850	679,721
1841—42	„	611,313	325,819	403,044	1,340,176
1842—43	„	621,873	184,513	204,725	1,011,111
1843—44	„	654,146	126,353	223,324	1,003,823

---

*) Der durchschnittliche Werth eines Venezuelischen Peso ist auf 2 ℔ 4 ß anzunehmen.

Venezuela. *)

Der Handels- und Schifffahrts-Vertrag der Hansestädte mit der Republik von Venezuela, vom 7. Mai 1837, auf vollständige Reciprocität begründet, (S. U. H. H. 1. Forts. S. 364 ff.) besteht zum gegenseitigen Nutzen und ohne alle Mißverständnisse in voller Gültigkeit fort, wie dieses auch in der Memoria que presenta a la legislatura de 1845 el ministro de relaciones

---

*) Aus der dem Congresse jährlich vorgelegten Memoria de Hacienda theilen wir über die allgemeinen commerziellen Verhältnisse Venezuela's, der unter allen Ländern des vormaligen Spanischen Amerika's am besten gedeihenden Republik, nachstehend einige Angaben mit.

Der Gesammt-Werth der Einfuhr und Ausfuhr betrug:

	Einfuhr.	Ausfuhr.
1838—1839	$ 4,302,548	$ 5,371,188
1839—1340	„ 6,216,258	„ 5,938,878
1840—1841	„ 7,399,923	„ 6,159,835
1841—1842	„ 6,304,959	„ 7,602,997
1842—1843	„ 5,107,837	„ 6,772,155
1843—1844	„ 4,408,890	„ 5,996,726

Die Ausfuhr der wichtigeren Exportartikel von Venezuela zeigt im Ganzen eine nicht unbedeutende Progression und verhält sich während dieser Jahre folgendermaaßen:

	Caffe.	Cacao.	Baumwolle.	Taback.	Häute.
1838-39	21,881,311 ℔	6,498,031 ℔	2,799,392 ℔	749,697 ℔	139,139 St.
1839-40	19,126,156 „	8,769,748 „	1,639,505 „	1,803,166 „	163,837 „
1840-41	25,999,253 „	7,655,902 „	2,013,727 „	1,194,309 „	156,973 „
1881-42	32,994,457 „	9,633,937 „	2,620,744 „	1,368,232 „	252,640 „
1842-43	29,655,737 „	8,903,551 „	2,308,127 „	1,849,559 „	237,729 „
1843-44	28,791,965 „	9,064,655 „	2,074,301 „	2,547,513 „	253,378 „

Dagegen betrug im Jahre 1834—1835 die Ausfuhr von Caffe nur 5,952,721 ℔, die von Cacao nur 4,243,320 ℔ und die von Häuten nur 78,115 Stück.

Wie der Anbau des Landes sich gehoben hat, so haben sich die finanziellen Zustände des Staates fortwährend verbessert, und bietet Venezuela überhaupt die erfreulichsten Aussichten für die fernere Entwickelung des Handels.

exteriores del Gobierno de Venezuela (Caracas, 1845) besonders hervorgehoben wird *).

Hinsichtlich der Zölle sind seit 1842 keine wesentliche Veränderungen eingetreten; nur das wäre vielleicht zu bemerken, daß in Folge eines Decrets des Congresses v. 13. März 1844 denjenigen Schiffen, welche ⅔ Ladung in Häuten, Hörnern, gesalzenem oder getrocknetem Fleisch und Talg einnehmen, die Hafenabgaben (mit Ausnahme der Sanitätsgebühren 2c.) erlassen sind.

Hamburgische Consulate sind zu Laguayra, Angostura und Puerto Cabello.

Schifffahrts-Verkehr.

	Angekommen:			Abgegangen:		
	1842	1843	1844	1842	1843	1844
Hamburgische Schiffe	9	13	14	10	13	6
Bremische .... "	5	3	6	......	1	3
Dänische .... "	7	8	7	2	6	6
Englische .... "	......	1	......	......	......	......
Französische ..... "	......	1	......	......	......	......
Hannoversche ... "	1	......	......	......	......	1
Nordamerikanische "	......	1	......	......	......	......
Oldenburgische .. "	1	1	1	......	......	......
Spanische .... "	......	......	2	......	......	......
Venezuelische .... "	......	......	2	......	......	2
Zusammen	23	28	32	12	20	18
Davon in Ballast	......	......	......	......	......	1

(Angekommen... 1839: 10 Schiffe .. 1840: 14 Schiffe .. 1841: 18 Schiffe
Abgegangen ... " 11 " .. " 14 " .. " 17 ")

---

*) Es heißt in diesem officiellen Documente, S. 9: Ciudades Anseaticas. El comercio de Venezuela con estas ciudades libres sigue en la misma extension é importancia, con poca diferencia, que en los años anteriores, y las relaciones de amistad y buena armonía se mantienen inalterables, respetándose por una y otra parte las estipulaciones contenidas en el tratado de 1838.

Ausfuhr.

Die wichtigsten Gegenstände des Deutschen Ausfuhr-Handels nach Venezuela sind Leinen-, Baumwollen- und Seidenwaaren, Eisen- und Glaswaaren. (Der Absatz Deutscher Leinen hat jedoch auch hier durch die Englische Concurrenz in den letzten Jahren bedeutend gelitten.)

Der ungefähre Werth der Exportation von Hamburg ist nach diesseitiger Schätzung zu veranschlagen:

1841	Bco.-℔	1,200,000
1842	„	1,600,000
1843	„	1,500,000

Einfuhr von Venezuela.

	1841.		1842.		1843.	
	Quant.	Werth.	Quant.	Werth.	Quant.	Werth.
		Bco.-℔		Bco.-℔		Bco.-℔
Caffe ..... ℔	2780500	868000	3587200	994900	4667800	1075800
Cacao ..... „	21600	8700	13300	4300	46800	16600
Taback ...... „	461209	252000	469000	230800	406300	155500
Häute .... „	113900	21500	360900	119800	170700	49300
Hörner ...... „	1600	160	11700	1100	6400	480
Indigo ..... „	4300	13000	25300	56900	2000	5900
Gelbholz ... „	....	....	31300	1000	7700	200
Total Bco.-℔	....	1164360	....	1408800	....	1303780

Mit Altona zusammen betrug die Einfuhr von den wichtigeren Artikeln:

	1842.	1843.	1844.
Caffe ... ca.	6,400,000 ℔ ..	7,000,000 ℔ ..	6,900,000 ℔
Taback... „	770,000 „ ..	850,000 „ ..	1,400,000 „

und der Gesammt-Werth

1842	ca.	Bco.-℔	2,000,000
1843	„	„	2,400,000
1844	„	„	2,500,000

Bremens Handelsumsatz mit Venezuela wird nach approximativer Schätzung angenommen:

		1842.	1843.	1844.
Ausfuhr nach Venezuela		9 Schiffe	10 Schiffe	9 Schiffe
	Bco. ℔	220,000	396,000	275,000
Einfuhr von Venezuela		9 Schiffe	10 Schiffe	11 Schiffe
	Bco. ℔	1,003,000	839,000	791,000

In der vorerwähnten Memoria de Hacienda werden über den Werth und das Verhältniß der Handelsbeziehungen von Hamburg, Altona und Bremen mit Venezuela, während der letzten 6 Jahre, nachstehende Angaben mitgetheilt:

Einfuhr in Venezuela aus

		Hamburg.	Altona.	Bremen.	Zusammen.
1838—39	$*)	170,177	129,603	165,724	465,504
1839—40	„	352,422	280,599	386,556	1,019,577
1840—41	„	783,767	191,871	563,855	1,539,494
1841—42	„	516,687	396,741	237,014	1,150,442
1842—43	„	488,408	124,688	245,651	858,748
1843—44	„	477,689	108,343	203,301	789,333

Ausfuhr aus Venezuela nach

		Hamburg.	Altona.	Bremen.	Zusammen.
1838—39	$	196,248	355,567	223,808	775,623
1839—40	„	852,383	237,257	396,823	786,463
1840—41	„	329,799	105,072	244,850	679,721
1841—42	„	611,313	325,819	403,044	1,340,176
1842—43	„	621,873	184,513	204,725	1,011,111
1843—44	„	654,146	126,353	223,324	1,003,823

---

*) Der durchschnittliche Werth eines Venezuelischen Peso ist auf 2 ℔ 4 ß anzunehmen.

Brasilien. *)

Seit dem 15. November 1844, an welchem Tage der britisch-brasilianische Handelsvertrag, ohne verlängert oder erneuert zu werden, abgelaufen ist, besteht kein vertragsmäßiges Verhältniß in den Handelsbeziehungen zwischen Brasilien und irgend einem der europäischen Staaten. Die Schiffe und die Importen aller Nationen werden jetzt auf ganz gleichen Fuß behandelt und sind denselben hohen Zöllen und Beschränkungen unter-

*) Ueber die allgemeinen Handelsverhältnisse der beiden Haupthäfen Brasilien's werden folgende Angaben mitgetheilt. Nach approximativer Schätzung wurde der Gesammt-Betrag der Einfuhr und Ausfuhr von Rio de Janeiro und Bahia angegeben:

	1841.	1842.	1843.
Einfuhr in Rio .... ca. Bco.-ℳ	64,000,000 ..	62,000,000 ..	68,400,000
„ „ Bahia... „ „	15,300,000 ..	14,500,000 ..	13,100,000
Ausfuhr aus Rio... „ „	49,200,000 ..	50,000,000 ..	57,350,000
„ „ Bahia. „ „	9,700,000 ..	10,100,000 ..	10,650,000

Die Ausfuhr von Rio bestand hauptsächlich in

	1841.	1842.	1843.	1844.
Caffe .... Ball.	1,013,915 ...	1,179,731 ...	1,189,523 ...	1,260,431
Zucker ... Kisten	10,465 ...	15,460 ...	9,433 ...	11,513
Häuten .. Stück	152,548 ...	198,082 ...	345,070 ...	369,183
Taback ... Roll.	28,078 ...	31,270 ...	18,161 ...	21,676
Eingef. wurden u. a. Artikeln				
Baumwollenwaaren ..... Colli		22,482 ...	24,603 ..	25,773
Leinen .... „		2,040 ...	1,672	1,498
Seidenwaaren .... „		1,181 ...	1,209 ...	1,367
Mehl .... Fäss.		154,760 ...	214,940 ...	173,995

Aus Pernambuco wurden im Jahre 1843 ausgeführt: 33,441 Säcke Baumwolle; 26,693 Kisten, 1476 Feixos, 69,704 Fässer, 69,040 Säcke Zucker; 109,509 Stück Häute; 73,795 Stück Hörner.

Die fundirte Schuld Brasiliens war am Schlusse des Jahres 1840: 779,800 $ 000 5 per Cent u. 29,274,000 $ 000 6 per Cent u. a. Schlusse d. J. 1844: 1,215,000 $ 000 5 per Cent u. 46,547,000 $ 000 6 per Cent.

worfen. Die über den Abschluß neuer specieller Handelsverträge von Brasilien mit Großbritannien sowie mit dem deutschen Zollverein geführten Unterhandlungen haben noch zu keinem Resultate geführt. Auch dürften, wenn diese Unterhandlungen mit dem Zollverein einen Vertrag zur Folge gehabt hätten und diesem darauf zu Rio de Janeiro die Ratification zu Theil geworden wäre, die Erwartungen, welche in Deutschland ziemlich allgemein in Rücksicht des deutschen Ausfuhrhandels davon gehegt werden, wenig befriedigt worden sein. Einmal ist die Brasilische Regierung, wegen der Finanzverhältnisse des Landes, welche hauptsächlich auf die Zolleinnahmen angewiesen sind, nicht im Stande, für die wichtigeren Artikel der überseeischen Einfuhr Zollermäßigungen von großer Bedeutung eintreten zu lassen, und dann würde die deutsche Industrie, wenn sie auch die Bevorzugung einiger Procente auf den Zollbetrag erhielte, doch schwerlich mit der britischen und nordamerikanischen, was den Absatz der ordinairen Baumwollenstoffe und anderer Artikel anlangt, für die nächsten Jahre concurriren können, und überdieß ist es im höchsten Grade unwahrscheinlich, daß nicht alsbald nach Abschluß eines solchen Vertrages die Engländer sich gleiche Begünstigungen, als dem deutschen Ausfuhrhandel geworden, durch den ihnen Brasilien gegenüber zu Gebot stehenden großen Einfluß, auswirken sollten. Ist der Zweck des Vertrages der Hauptsache nach eine Beförderung des directen Handelsverkehrs Deutschlands mit den transatlantischen Produktionsländern, wodurch der überseeische Absatz deutscher Erzeugnisse ausgedehnt werden soll, so können hierfür auch ohne Verträge angemessene Anordnungen getroffen werden; andererseits ist es nicht im mindesten zu besorgen, daß Brasilien durch einseitige Begünstigungen anderer Nationen, welche den Brasilischen Produkten keinen so wichtigen Markt bieten als Deutschland, den Handel gerade dieses Landes ohne Veranlassung beeinträchtigen sollte. Anders verhält es sich freilich mit dem Abschluß eines, ohne die Bedingung bestimmter Zollsätze, allgemein auf Reciprocität und Gleichstellung mit der meistbegünstigten Nation basirten Schifffahrtsvertrages. Ein solcher Vertrag kann in keiner Beziehung nachtheilig werden,

und werden die Hansestädte gewiß nicht versäumen, sobald überall Brasilien solche Verträge wieder abschließt, deshalb die geeigneten Unterhandlungen anzuknüpfen.

Der mit dem Ablauf des Britischen Vertrages in Kraft getretene neue Brasilische Zolltarif ist, vornämlich wegen der veränderten Evaluationen, bedeutend lästiger für den Handel, als der frühere, wie dies die folgende Vergleichung einiger für den Deutschen Verkehr wichtigen Zollsätze nachweist.

		Neuer Tarif v. 1844.	Früherer Tarif.
Gedruckte Cattune	pr. Covado	$ 060............	$ 040
Seidenwaaren.........	vom Werthe	30 pCt.	20 pCt.
Strümpfe, baumwollene	pr. Dutzend	resp. $ 600 — 2 $ 400	560—2 $ 000
Ravenstuch............	pr. Stück ..	3 $ 000	2 $ 000
Schreibpapier	pr. Ries ...	$ 510 und $ 720....	$ 380
Bleiweiß	pr. Quintal	4 $ 800............	3 $ 000
Schinken	pr. Arrobe .	1 $ 920............	1 $ 280
Eidammer Käse	pr. Stück ..	$ 240	$ 140
Genever	pr. Canade.	$ 400............	$ 360

Dagegen ist es eine für die Schifffahrt günstige Veränderung, welche letzthin in Betreff der unverhältnißmäßig hohen Schiffsabgaben eingetreten ist und besonders den Schiffen zu Gute kommt, die nicht eine sehr rasche Expedirung zu erwarten haben, also vorzüglich auch für die Hamburgischen Schiffe, welche meistens mit Stückgütern, Salz oder Kohlen eintreffen und zu deren Löschung längere Zeit erfordert wird. Früher hatte jedes Schiff täglich 50 Reis pr. Ton, bis zu 50 Tagen zu entrichten, jetzt ein für alle Mal 900 Reis pr. Ton.

Zu Rio de Janeiro besteht ein Hamburgisches General-Consulat für Brasilien; unter demselben ein Consulat zu Bahia, und Vice-Consulate zu Desterro, Maceio, Maranhão, Maroim, Para, Pernambuco, Porto Alegre, Rio grando do Sul, und zu Santos.

Schifffahrts-Verkehr.

	Angekommen:			Abgegangen:		
	1842	1843	1844	1842	1843	1844
Hamburgische Schiffe	35	38	24	33	22	18
Bremische....... "	7	3	5	3	1	3
Lübeckische....... "	1	1	1	1	......	2
Belgische .... "	......	......	1	......	......	......
Dänische........ "	26	29	31	22	24	18
Englische .... "	26	21	16	1	......	1
Französische ..... "	2	......	2	......	......	......
Hannoversche .... "	......	......	1	......	......	3
Mecklenburgische . "	......	1	......	1	......	......
Niederländische ... "	1	2	2	......	2	1
Nordamerikanische "	2	......	3	......	......	......
Norw. u. Schwed. "	16	21	18	5	7	3
Oesterreichische ... "	2	2	......	......	1	......
Oldenburgische ... "	......	1	1	......	1	1
Portugiesische .... "	3	......	......	......	......	1
Preußische....... "	2	4	1	1	1	1
Russische....... "	3	......	1	......	......	......
Zusammen	126	123	107	67	59	52
Davon in Ballast	......	......	......	2	5	7

Der Tonnengehalt und die Bemannung der vorbemerkten Anzahl Schiffe, verglichen mit dem Schifffahrtsverkehr Hamburgs mit Brasilien in den vorangegangenen Jahren, betrug nach officieller Angabe:

	Angekommen von Brasilien:			Abgegangen nach Brasilien:		
	Zahl der Schiffe.	Tonnengehalt.	Bemannung.	Zahl der Schiffe.	Tonnengehalt.	Bemannung.
1836	99	23,267		54	12,910	
1837	120	27,832		51	12,869	
1838	134	33,826		72	18,827	
1839	127	34,467	1,638	65	17,687	778
1840	145	41,657	1,743	50	13,351	581
1841	141	40,853	1,590	59	17,222	740
1842	119	38,898	1,480	66	19,192	791
1843	117	37,007	1,476	53	15,167	610
1844	102 *)	30,523	1,252	52	14,718	605

*) Die Differenz gegen die vorhergehende Angabe von 107 Schiffen erklärt sich daraus, daß bei der kleineren Zahl (102) die Schiffe, welche vor Ende 1844 auf der Elbe ankamen, aber in Cuxhaven überwinterten, noch nicht mitgerechnet sind.

Ausfuhr.

Die wichtigsten Gegenstände der Ausfuhr sind sächsische Sackleinen *), Segel- und Ravenstuch, baumwollene Strümpfe, Waffen und Eisenwaaren, Quincaillerieartikel, Lederwaaren, Seidenwaaren, wollene und halbwollene Shawls, Schweizer gedruckte Cattune und Tücher, Hohlglas und sonstige Glaswaaren, Mobilien **), Papier, Tauwerk, Theer, Pech, Provisionen, Genever, Bier etc. — In Rio de Janeiro, wohin bei weitem die bedeutendste Ausfuhr unter den Brasilischen Häfen stattfindet, wurden von den Hansestädten an den genannten Artikeln folgende Quantitäten eingeführt:

		1841.	1842.	1843.
Bier	Fässer	144	1,065	57
Butter	Gebinde	1,042	204	187
Käse	Kisten	1,478	1,551	2,568
Kohlen	Tons	1,265	2,271	870
Tauwerk	Stück	1,965	1,793	1,713
Genever	Dtz. Krüge	7,266	9,939	13,366
	Demij.	400	3,513	20,217
	Kisten	1,300		
Leder	Colli	79	78	192
Schinken	Fässer	138	225	178
	Stück	875	1,443	3,397
Eisenwaaren	Colli	144	111	245
Leinöl	Kruken	200	1,034	2,048

*) In der früheren Publication (S. U. H. H. 1. Forts. S. 195 ff.) war über den Verfall des für den Deutschen Verkehr mit Brasilien sehr wichtigen Handelszweiges der Sächsischen Sackleinen, hauptsächlich in Folge unreeller Fabrikation, geklagt worden. In den seitdem verflossenen 3 Jahren ist leider noch keine Besserung hierin eingetreten. Ungeachtet des bedeutend vermehrten Verbrauchs dieses Artikels in Brasilien, hat die Englische Concurrenz die Deutschen Sackleinen mehr und mehr verdrängt. Die Einrichtung einer Legge in den Sächsischen Fabrikbezirken, wo jedes Stück Leinen mit einem richtigen Stempel bezeichnet würde, dürfte, wie schon früher bemerkt, das geeignetste Mittel sein, diesen Zweig des Deutschen Ausfuhrhandels wieder zu heben.

**) Die Ausfuhr von Mobilien, welche bisher von Hamburg nach Brasilien ziemlich bedeutend war, wird durch die Zollerhöhung des neuen Tarifes (40%) für die Zukunft sehr erschwert sein.

	1841.	1842.	1843.
Baumwollenwaaren *)....Colli	678	577	327
Leinen *)............... „	60	56	76
Seiden- u. Halbseidenwaaren „	143	135	89
Wollen- und Halbwollenw. „	67	148	103
Gesalzenes Fleisch.......Fässer	269	517	231
Papier..................Colli	772	1,852	337
Ravenstuch............ Stück	620	2,479	1,361
Segeltuch............. „	481	1,339	3,433
Seife................. Kisten	434	446	756
Theer.................Fässer	1,212	1,340	642
Bleche................Kisten	125	574	25
Essig.................Pipen	160	129	68
Bleiweis....................	93	322	245
Fensterglas.............Kisten	—	—	262

Der declarirte Factura-Werth der von Hamburg nach den verschiedenen Brasilischen Häfen in Jahren 1839 bis 1844 ausgeführten Güter betrug:

	1839.	1840.	1841.	1842.	1843.	1844.
	M.-Reis.	M.-Reis.	M.-Reis.	M.-Reis.	M.-Reis.	M.-Reis.
Rio de Janeiro..	1452966	1229529	1333571	1017321	813798	1123680
Bahia.........	478883	373007	332887	270653	299446	427290
Pernambuco ...	377427	354485	409931	170851	205107	252758
Maranhao	81713	110788	117036	86327	152718	117496
Rio grande	—	9978	18826	48365	158400	60465
Santos	—	7344	12326	24700	—	34750
Zusammen	2390989	2085131	2224577	1618217	1629469	2016439
oder Bco.-ℳ	3984983	3475218	3707628	2697030	2715781	3360733

---

*) Die Einfuhr von Baumwollenwaaren und Leinen aus England war gleichzeitig:

	1842.	1843.	1844.
Baumwollenwaaren Colli	14,050	14,455	19,205
Leinen.......... „	1,663	1,370	1,251

Einfuhr.

Nach den Hamburgischen Zolllisten betrug die Einfuhr aus Brasilien:

	1841.		1842.		1843.	
	Quantum.	Werth.	Quantum.	Werth.	Quantum.	Werth.
		Bco.-ℳ		Bco.-ℳ		Bco.-ℳ
Zucker..... ℔	22118300	3200000	26203600	3276500	18983900	2768500
Caffe...... „	31482800	8000000	33338200	6902000	31483000	5665800
Baumwolle „	201200	92400	149800	58500	365900	122900
Häute..... „	1656800	608300	1044700	346900	3180700	956600
Sohlleder.. „	29000	14500	92900	41400	22200	9800
Hörner. .St.	298882	44600	300600	45100	322200	41700
Cacao.... ℔	351600	89400	249700	51700	355600	69500
Reis...... ℔	2500	200	1400	140	—	—
Rum... Stck.	161	16200	76	7300	—	—
Taback .... ℔	346300	111000	833000	198500	1070600	174700
Elephantenz. „	13200	39600	9100	24500	2500	5600
Wallfisch-barden... „	8700	6200	3500	4300	1400	2600
Pferdehaare „	7000	3700	21600	9500	20600	8800
Total	Bco.-ℳ 12226100		Bco.-ℳ 10966340		Bco.-ℳ 9826500	

Bei der außerordentlichen Wichtigkeit, welche der Brasilische Handel für Deutschland hat, erscheint es von Interesse, außer der vorstehenden Uebersicht, welche nur die Einfuhr in Hamburg excl. Altona, und nur für einen kürzeren Zeitraum umfaßt, noch die folgende umfassendere Zusammenstellung folgen zu lassen:

Vergleichende Uebersicht der Einfuhr von Brasilien in Hamburg und Altona nach den Hauptartikeln, während der Jahre 1838—1844.

Gegenstände.	1838.		1839.		1840.		1841.		1842.		1843.		1844.	
	Quantum.	Werth.	Quantum.	Werth.	Quantum.	Werth.	Quantum.	Werth.	Quantum.	Werth.	Quantum.	Werth.	Quantum.	Werth.
		Bco. ℳ		Bco. ℳ		Bco. ℳ		Bco. ℳ		Bco. ℳ		Bco. ℳ		Bco. ℳ
Caffe...... ℔	20759900	5676500	25844100	7672500	33000000	9280000	38250000	9263600	38186000	8055000	37932000	7112200	29800000	5587500
Zucker..... „	43249700	8109300	39707500	7445200	37250000	6257000	26000000	3453100	27177000	3079000	24886400	2916400	20569800	3214031
Häute.... St.	55372	678300	59000	748800	85466	1100000	55200	628000	62000	642000	131300	1181700	89000	963400
Taback..... ℔	154800	33900	586900	121800	600000	140000	362200	97300	959000	239800	1293900	283000	940500	169622
Cacao..... „	400000	100000	120000	31900	545000	150000	427500	110200	190000	41600	274800	58000	262500	57425
Hörner... St.	357000	60800	168500	27000	214300	34300	298845	43300	306000	39800	308300	38500	305070	42710
Jacarandah. ℔	320000	28800	350000	31500	702000	60000	370000	25900	290000	18900	280000	19700	547000	32820
Farbeholz.. „	35000	14200	900000	315000	600000	216000	380000	114000	2200	700	—	—	100000	30000
Baumwolle. „	531800	265900	334800	172600	195000	98200	231600	109800	234000	95000	465000	174400	73000	27375
Sago..... „	30200	6200	8000	1600	53000	11600	43200	16200	60000	16900	228000	57000	155840	19480
Rum... Stück	50	4500	1300	64400	1300	182000	151	16000	56	5000	1	100	—	—
Reis...... ℔	23500	3300	150000	15800	55800	4500	2500	200	1500	100	—	—	—	—
Totalwerth	Bco. ℳ	14981700	Bco. ℳ	16648100	Bco. ℳ	17533600	Bco. ℳ	13877600	Bco. ℳ	12233800	Bco. ℳ	11841000	Bco. ℳ	10144363

Bremens Handelsverkehr mit Brasilien gestaltete sich während der Jahre 1842—1844 folgendermaßen:

Ausfuhr.

Gegenstände.	1842. Quant.	1842. Werth.	1843. Quant.	1843. Werth.	1844. Quant.	1844. Werth.
		ℛ Ld'or.		ℛ Ld'or.		ℛ Ld'or.
Baumwollenw.. Colli	129	13,922	77	18,675	128	24,254
Seiden- u. Wollenwaaren ... „	12	5,234	39	14,662	57	20,512
Leinen .... „	16	1,910	86	8,346	23	2,552
Eisen- u. Stahlw. „	56	5,014	23	3,682	74	3,043
Quincaillerieart. „	44	4,793	29	1,589	40	3,695
Schinken...... Stück	177	262	1,430	2,516	1,488	3,036
Käse.......... Colli	118	1,402	271	1,830	51	700
Genever....... „	122	1,080	333	3,736	534	6,472
Glaswaaren... „ / Stück	569 / 10,845	7,835	724 / 16,642	8,346	209 / 11,528	5,152
Theer u. Pech... Colli	724	2,755	394	1,638	196	411
Tauwerk ..... „	63	1,070	82	1,395	253	3,475
Diverse Waaren	......	17,961	......	14,538	......	8,178
Zusammen	......	63,238	......	80,953	.....	81,480

Einfuhr.

Gegenstände.	1842. Quant.	1842. Werth.	1843. Quant.	1843. Werth.	1844. Quant.	1844. Werth.
		ℛ Ld'or.		ℛ Ld'or.		ℛ Ld'or.
Caffe......... Säcke	39,595	580,667	26,540	251,343	11,797	149,100
Zucker.. Fässer u. Kist.	—	—	1,299	27,347	—	—
Häute........ Stück	5,044	26,670	60	239	11,046	43,750
Tapioca...... Fässer	16	400	67	1,227	64	1,600
Hörner....... Stück	7,062	497	—	—	8,943	626
Taback....... Fässer	—	—	—	—	14	72
Zusammen	......	608,234	....	280,156	......	195,148

Auf Mark Banco reducirt ist das Resultat:

	1842.	1843.	1844.
Ausfuhr nach Brasilien	10 Schiffe	8 Schiffe	8 Schiffe
Bco. ℳ	139,100	178,200	179,300
Einfuhr von Brasilien	13 Schiffe	12 Schiffe	6 Schiffe
„	1,338,000	616,000	429,000

Montevideo und Buenos-Ayres.

Wie durch den fortwährenden Kriegszustand der Staaten am Laplata-Strome der ganze auswärtige Handel dieser Länder gehindert und bedrückt worden ist, so haben auch die Handelsbeziehungen Hamburgs und Altonas dahin bedeutend gelitten. Es ist zu hoffen, daß die Intervention Großbritanniens und Frankreichs von Erfolg sein werde, um die socialen und politischen Verhältnisse jener Republiken zu ordnen, und hierdurch auch den allgemeinen commerziellen Interessen bessere Aussichten zu verschaffen. — Seit August 1844 ist die freie Schifffahrt nach Paraguay wieder erlaubt, doch haben die Erwartungen hiervon für den deutschen Handel nicht befriedigt, indem der Bedarf dieses Landes sich hauptsächlich nur auf ordinaire baumwollene Manufacturen und Eisenwaaren beschränkt. Auch eignen die von Paraguay ausgeführten Häute sich nicht sehr für den deutschen Markt.

Hamburgische Consuln fungiren zu Buenos Ayres und Montevideo.

Schifffahrts-Verkehr.

	Angekommen:			Abgegangen:		
	1842	1843	1844	1842	1843	1844
Hamburgische Schiffe	4	......	......	9	9	7
Bremische ...... „	1	1	......	2	1	......
Belgische .... „	......	......	......	......	......	1
Dänische .... „	4	5	4	5	11	9
Hannoversche .... „	......	......	......	1	......	......
Niederländische ... „	......	......	1	1	......	......
Norw. u. Schwed. „	......	......	1	1	1	3
Oldenburgische ... „	......	......	......	......	1	1
Zusammen	9	6	6	19	23	21
Davon in Ballast	......	......	......	......	......	1

(Angek. 1839: 4 belad. Sch., 1840: 5 belad. Sch., 1841: 19 bel Sch.,
Abgeg. „ 14 „ „ „ 17 „ „ „ 28 „ „)

Auch finden Hamburgische Schiffe in dem Frachtverkehr zwischen anderen Plätzen und den Laplata-Häfen mehrfache Beschäftigung, vornämlich durch die Einfuhr von Salz. So waren im Jahre 1844 von den in Buenos Ayres angekommenen 22 Hamburgischen Schiffen 13 von fremden Plätzen gekommen.

Ausfuhr.

Hauptsächlich ordinaire Artikel, wie Genever, Glas, Holz, Tauwerk, Leinöl, Theer, Pech, Segeltuch, Feldspiegel u. a. Werthvollere Fabrikate, wie Leinen und Seidenwaaren finden nur sehr unbedeutenden Absatz. Baumwollenwaaren werden vornämlich von den Engländern und Nordamerikanern eingeführt.

Einfuhr von Buenos-Ayres und Montevideo.

	1841.		1842.		1843.	
	Quant.	Werth.	Quant.	Werth.	Quant.	Werth.
		Bco.-ℳ		Bco.-ℳ		Bco.-ℳ
Häute ...... ℔	2589300	963800	974600	251600	728200	267400
Hörner ...Stück	13487	1700	94100	10500	19800	1800
Pferdehaare.. ℔	5000	2800	97100	37200	1900	740
Total Bco.-ℳ	......	968300	....	299300	....	269940

Mit Altona zusammen wird die Einfuhr an Häuten aus Buenos-Ayres und Montevideo angegeben:
1842 ca. 93,000 St., 1843 ca. 50,400 St., 1844 ca. 81,300 St. und der Gesammt-Werth: 1842 ca. Bco.-ℳ 1,000,000, 1843 ca. Bco.-ℳ 600,000, 1844 ca. Bco.-ℳ 1,060,000.

Bremen's Verkehr mit Buenos-Ayres und Montevideo wird angegeben:

	1842.	1843.	1844.
Ausfuhr nach dem Laplata..	3 Schiffe..	2 Schiffe..	6 Schiffe
Bco.-ℳ	66,000 ..	143,000..	143,000
Einfuhr daher...........	3 Schiffe..	3 Schiffe..	2 Schiffe
Bco.-ℳ	354,000 ..	498,000 ..	429,000

Westküste von Amerika.

In den Häfen aller Staaten an der Westküste von Amerika, Chile, Bolivia, Peru, Ecuador, Neugranda, Centro-America und Mexico werden die Schiffe und Exporte der Hansestädte auf den Fuß der meistbegünstigten Nation behandelt. Auch haben die Handelsbeziehungen Hamburgs mit diesen Ländern seit den letzten 10 Jahren allmälig eine größere Bedeutung und Ausdehnung erlangt. Während 1837 und 1838 nur 12 und 7 Schiffe von Hamburg nach diesen fernen Gegenden abgingen, wurden in den Jahren 1842 bis 1844 durchschnittlich 21 Ladungen dahin expedirt, wobei namentlich die Hamburgische Rhederei bedeutend betheiligt ist. Mit Bolivia und Peru würde der Handelsverkehr noch lebhafter gewesen sein, wenn nicht die stets wiederkehrenden politischen Unruhen auf den Wohlstand dieser Länder höchst nachtheilig einwirkten. In der Republik Chile dagegen haben sich die früher sehr verwirrten finanziellen Verhältnisse des Staates in den letzten Jahren wesentlich gebessert und dies auf den Handel eine günstige Rückwirkungen geäußert.

Hamburgische Consulate bestehen zu Valparaiso, Lima, Guayaquil, Guatemala und Mazatlan.

Schifffahrts-Verkehr.

	Angekommen:			Abgegangen:		
	1842	1843	1844	1842	1843	1844
Hamburgische Schiffe	9	6	5	13	14	13
Bremische .... „	......	1	......	......	......	2
Dänische........ „	......	7	3	7	9	6
Englische .... „	......	1	......	......	2	......
Hannoversche .... „	......	......	1	......	......	......
Norw. u. Schwed. „	......	......	......	......	......	2
Preußische ...... „	......	......	......	1	......	......
Russische........ „	......	2	......	2	......	......
Zusammen	9	17	9	23	25	23

(Angekommen 1839: 2 bel. Sch, 1840: 5 bel. Sch., 1841: 7 bel. Sch.
Abgegangen „ 10 „ „ „ 17 „ „ „ 16 „ „)

Ausfuhr.

Der Absatz der deutschen Leinen ist auch auf den Märkten der Westküste von Amerika durch die Concurrenz der englischen Leinen außerordentlich beschränkt worden. Welche Artikel sonst noch von Hamburg dahin ausgeführt werden, ergiebt sich aus der unten folgenden specificirten Zusammenstellung über die Verschiffung nach Peru. Der Gesammtwerth der Hamburgischen Exportation nach der ganzen Westküste dürfte nach approximativer Schätzung zu nachstehenden Beträgen anzunehmen sein:

1837	Bco.-℔	1,800,000	1841	Bco.-℔	2,500,000
1838	„	1,300,000	1842	„	4,000,000
1839	„	1,800,000	1843	„	4,260,000
1840	„	2,500,000	1844	„	4,070,000

Ueber den Verkehr Hamburgs mit den Häfen der Republik Peru *) sind wir durch die ausgezeichneten Berichte des dortigen Hamburgischen Consulats in den Stand gesetzt, nähere Angaben mitzutheilen, welche die Entwickelung dieser Richtung des deutschen Ausfuhrhandels auf das vollständigste nachweisen. Die nachstehende Tabelle gibt nämlich eine Uebersicht der seit 1836 bis 1844 incl. mit den von Hamburg abgegangenen Schiffen über Valparaiso und Intermedios, in Callao angebrachten und dort gelöschten Restheile der von Hamburg verschifften Ladungen; diejenigen deutschen Güter, welche in Valparaiso und Intermedios eingeladen und von dort nach Callao versandt wurden, sind in dieser Zusammenstellung nicht eingeschlossen. Diese Specification dürfte auch an und für sich deshalb von Interesse sein, weil sich daraus ein deutliches Beispiel ergibt, mit wie vielen Zweigen der inländischen Industrie das überseeische hanseatische Exportgeschäft in Verbindung steht.

---

*) Ueber die allgemeinen commerziellen Zustände dieses Landes geben die gedachten Consulatsberichte folgende Auskunft:

Der Gesammt-Werth der Einfuhr in Callao betrug: 1840: $ 5,858,648; — 1841: $ 3,980,558; — 1842: $ 5,137,583; — 1843: $ 5,214,317; — 1844: $ 5,292,438.

Die Ausfuhr von Salpeter belief sich auf: 1840: 227,362 Ctr; — 1841: 278,488 Ctr; — 1842: 359,918 Ctr; 1843: 367,950 Ctr; — 1844: 363,630 Ctr.

Die Ausfuhr an Silber wird dem Werthe nach angegeben: 1841: $ 4,819,202; — 1842: $ 879,335 in Barren; — 1843: $ 2,366,150 in Barren; — 1844: $ 2,682,802.

Aus Hamburg wurden in Callao eingeführt:

Gegenstände.		1836-1841		1842		1843		1844	
		Qnt.	Werth.	Qnt.	Werth	Qnt.	Werth	Qnt.	Werth
			$		$		$		$
Arabias	St.	880	4400	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bielefelder Leinen .	„	409	6135	40	600	40	560	.....	.....
Bramantes.......	Vs.	5280	3300	2467	1233	.....	.....	2400	900
Bretagnes........	St	3794	11382	.....	.....	1360	4080	224	672
Coutils	„	1780	17800	1590	11925	770	6160	100	750
Creas	„	1776	26640	1210	14520	1082	12964	100	1200
Drille	„	1626	24390	626	4382	375	2250	88	528
Estopillas	Bultos	1725	6900	800	3200	800	3200	.....	.....
Listados	St.	6243	37458	1876	9380	2745	14470	574	3444
Platillas.........	„	25980	207840	2190	15330	4974	34818	600	4800
Brines	„	.....	.....	.....	.....	300	2100	.....	.....
Sackleinen........	„	.....	.....	338	1998	1080	4320	37	148
Segeltuch	„	.....	.....	.....	.....	36	324	.....	.....
Leinen-, Baumw.-, u. Wollen-Band...	Dtz.	8912	4456	1300	650	4900	2144	8584	3755
Frangen	St.	4926	9852	437	874	802	1748	2958	5916
Nankings	„	4640	2320	3760	1645	790	296	.....	.....
Baumw. Strümpfe	Dtz.	12231	24462	3165	7121	6517	13034	1253	2506
do. Tücher ..	„	3922	23532	945	4725	360	1800	857	4285
Gedr. Cattune und Musseline	St.	.....	.....	1267	5068	3021	12084	1032	4128
Hosenzeug	Yard	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6628	828
Weiße baumw. Zge.	„	.....	.....	.....	.....	.....	.....	37877	2651
Manchester	„	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3110	679
Spitzen	Vs.	43553	16332	11320	4245	61925	15480	16830	4207
Tüllshawls.......	St.	.....	.....	201	1005	264	1320	94	374
Foulards	„	1361	8166	.....	.....	50	350	.....	.....
And. seid. Tücher..	Dtz.	1196	10764	145	1160	344	2752	573	4011
Liston-Bänder.....	St.	24437	24437	8799	7662	4923	4308	18733	16392
And. seid. Bänder.	„	12064	18096	3807	7614	4036	8072	17506	35012
Sammet..........	Vs.	1603	4007	951	2627	902	2706	2505	6262
Seidene Zeuge....	„	5541	5541	8081	6061	12289	9985	7444	5583
Tuch...........	Yards	6896	13792	839	1678	527	1317	4650	11525
Casimir..........	„	.....	.....	.....	.....	465	465	.....	.....
Merinos..........	„	.....	.....	1920	1920	1695	1483	11028	8271
Wollene Strümpfe.	Dtz.	.....	.....	200	600	.....	.....	50	250
Pianos	St	19	3800	12	2400	3	600	13	2600
Eisenwaaren......	Kist.			246	7380	488	14640	280	8400
Spielzeug	„	1160	34800	40	1600	23	920	127	5080
Alle Arten Spiegel	„			35	1750	58	2900	231	11550
Spielkarten......	Groß	410	2460	.....	.....	271	2710	882	6956
Waffen..........	Kist.	.....	.....	24	2880	.....	.....	94	5640
Kalbleder	Dtz.	.....	.....	40	800	224	4480	417	7506
Papier	Rieß	674	1348	.....	.....	1024	1792	.....	.....
Glaswaaren	Kist.	2419	48380	860	17200	862	17240	1175	18800
Fensterglas.......	„			10	60	896	4480	.....	.....
Glasperlen......	Bund	34084	6390	16322	2040	4800	600	12200	1525
Genever	Kruken	52530	8754	1724	214	8428	1060	74136	9267
Imit. Spermlichter .	℔	.....	.....	15274	5726	50300	18826	.....	.....
Div. Artikel..........		.....	—	.....	5553	.....	11037	.....	14883
Zusammen in 6 Jahren	$		617934						
pr. Jahr	„		102980	....	164826	....	245875	....	221284
od. Bco.-ℳ			257472	....	412066	....	614688	....	553210

Einfuhr.

Die Gegenstände der Importation, welche, seitdem den Hamburgischen Schiffen nicht mehr gestattet, Kupfererz in Swansea zum Schmelzen im Entrepot einzuführen, sich ansehnlich vermehrt hat, sind außer etwas Contanten, Kupfer, Kleesaat, hauptsächlich:

Einfuhr von Amerika's Westküste.

	1841.		1842.		1843.	
	Quant.	Werth.	Quant.	Werth.	Quant.	Werth.
		Bco. ℳ		Bco. ℳ		Bco. ℳ
Cacao ...... ℔	805600	174700	350600	67800	1534000	317600
Caffe ...... „	172200	48000	74300	19700	36300	9200
Häute ...... „	548700	178600	74800	26000	977600	294000
Hörner .... Stück	18500	1650	1030	75	22700	1700
Perlmutterschaalen .. ℔	55800	1700	....	....	....	....
Indigo ..... „	8850	18450	15500	37800	....	....
Rothholz ... „	765300	62400	436000	32700	2170700	138400
Zinn .... „	15800	6500	....	....	14500	4300
Salpeter .... „	609100	92000	1121000	157000	3121900	325800
Total Bco. ℳ	....	584000	....	341075	....	1091000

1844 war die Einfuhr 8491 Säcke Salpeter, 1405 Säcke Cacao, 20,732 Stück Häute, 85,416 Stück Hörner und Hornspitzen, 9478 Quintal Farbehölzer zum ungefähren Werth von Bco. ℳ 480,000.

Bremens Handelsverkehr mit der Westküste von Amerika wird dem Gesammt-Betrage nach geschätzt:

	1842.	1843.	1844.
Ausfuhr	3 Schiffe ..	4 Schiffe ..	2 Schiffe
Bco. ℳ	418,000 ..	198,000.	220,000
Einfuhr	1 Schiff ..	1 Schiff ..	— Schiff
Bco. ℳ	63,000 ..	34,000 ..	—

Canarien, Madeira, Azoren und Capverdische Inseln.

Die Handelsbeziehungen Hamburgs mit diesen Inseln sind während der letzten Jahre den früheren ziemlich gleich geblieben, und was die Ausfuhr anlangt, von nur geringer Bedeutung.

Ein Hamburgischer Consul fungirt zu Teneriffa; Vice-Consuln zu Fayal, St. Miguel und Terceira.

Schifffahrts-Verkehr.

	Angekommen:			Abgegangen:		
	1842	1843	1844	1842	1843	1844
Hamburgische Schiffe	2	1	4	2	8	4
Dänische .... „	2	3	1	2	1	2
Englische ...... „	......	2	1	......	......	......
Hannoversche .... „	......	1	1	......	......	......
Norw. u. Schwed. „	......	......	......	1	......	......
Oldenburgische... „	......	......	1	......	......	.....
Portugiesische.... „	5	4	2	3	2	1
Spanische....... „	......	......	1	......	1	1
Zusammen	9	11	11	8	12	8
Davon in Ballast	......	......	......	1	4	2

(Angek. 1839: 8 belad. Sch., 1840: 6 belad. Sch., 1841: 6 belad. Schiffe.
Abgeg. „ 3 „ „ „ 15 „ „ „ 11 „ „)

Ausfuhr.*)

Hauptsächlich Provisionen, Pipenstäbe, Eisen und Eisenwaaren, Glas- und Steinzeug, ordinaire Manufacturwaaren und nordische Produkte.

Der Werth der Ausfuhr nach den Canarien wird geschätzt: 1842: Bco.-ℳ 40,000; — 1843: Bco.-ℳ 53,000; — 1844: Bco.-ℳ 31,000.

Die Ausfuhr nach den Azoren ist in der Werthangabe der Ausfuhr nach Portugal, (S. 220 ff.) mit einbegriffen.

Einfuhr von Madeira, den Canarien und Azoren.

	1841.		1842.		1843.	
	Quant.	Werth.	Quant.	Werth.	Quant.	Werth.
		Bco.-ℳ		Bco.-ℳ		Bco.-ℳ
Wein.... Pipen	786	156,000	1593	300,000	1780	320,000
Südfrüchte. Kist.	1439	13,000	50	5,440	285	2,500
Mandeln .... ℔	7600	3,400	......	....	4000	950
Cochenille... „	......	....	470	2,360	370	1,140
Total Bco.-ℳ	......	172,400	......	307,800	......	424,600

Im Jahre 1844 betrug die Einfuhr: 302 Kist. Südfrüchte; 2169 Pipen, 28 Fässer und 13 Kisten Wein.

Bremens Verkehr mit den genannten Inseln wird geschätzt:

	1842.	1843.	1844.
Ausfuhr	2 Schiffe ..	— Schiff ..	3 Schiffe
Bco.-ℳ	44,000 ..	— ..	88,000
Einfuhr	2 Schiffe ..	2 Schiffe ..	3 Schiffe
Bco.-ℳ	58,200 ..	44,500 ..	80,600

Westküste von Afrika.

Die Handelsbeziehungen Deutschlands mit der Afrikanischen Westküste haben sich während der letzten 3 Jahre ansehnlich gehoben. An mehreren Punkten der Küste sind, ungeachtet des höchst ungesunden Clima's, deutsche Etablissements begründet, welche den Tauschhandel mit den Eingebornen vermitteln. Nächst den Engländern haben die Hansestädte jetzt den bedeutendsten Antheil an dem europäischen Verkehr mit der Küste von Guinea und weiter südwärts. Auch die directe Einfuhr daher hat in den letzten Jahren sich merklich vermehrt. Die beabsichtigten strengeren Maßregeln zur Unterdrückung des schändlichen Sclavenhandels in Folge der desfallsigen neuen Convention zwischen Großbritannien und Frankreich vom 29. Mai 1844 können, wenn sie ohne Chikane für den loyalen Handel dritter Nationen ihren Zweck mit Nachdruck und Beharrlichkeit verfolgen, dem Waarenverkehr nur zur Förderung gereichen. Nachdem die bekannten Fälle, wo die hanseatischen Schiffe, Luise, Echo und Eduard u. Julius, unter dem Vorwande der Begünstigung des Sclavenhandels von Britischen Kreuzern aufgebracht waren, auf gerichtlichem Wege und ohne der deutschen Flagge die Schmach eines so ehrlosen Gewerbes zu lassen, erledigt worden, sind von Seiten der betheiligten deutschen Kaufleute und Schiffer keine besondere Beschwerden über lästige und unnöthige Weitläufigkeiten und Hinderungen durch die an der Westküste stationirten Kreuzer wieder vorgekommen. Es ist jedoch zu wünschen, daß auf Veranlassung der stattgefundenen Aufhebung der principalen Verträge zur Unterdrückung des Sclavenhandels vom 30. Novbr. 1831 und 22. März 1833 zwischen Großbritannien und Frankreich, auch in den Accessionsverträgen, namentlich in Betreff der

unbestimmten Fassung des 6. Artikels der Convention von 1833 einige Modificationen eintreten mögen, welche, ohne dem Zweck der Verträge nachtheilig zu werden, dem loyalen Handel eine bessere Garantie gegen etwaige Uebergriffe einzelner Officiere der Kreuzer gewähren*). Alle übrigen Staaten, welche solche Accessionsverträge geschlossen, haben zusammengenommen, unter den gegenwärtigen commerziellen Verhältnissen nicht ein so specielles Interesse, diese Veränderungen der Verträge oder mindestens in solchem Sinne gefaßte Instructionen an die Kreuzer zu erlangen, als die Hansestädte.

Zu Freetown in Sierra Leone besteht ein Hamburgisches Consulat.

Schifffahrts-Verkehr.

	Angekommen:			Abgegangen:		
	1842	1843	1844	1842	1843	1844
Hamburgische Schiffe	1	1	5	4	4	4
Bremische .... „	......	1	......	......	1	......
Dänische .... „	......	1	1	1	1	2
Englische .... „	......	......	......	1	1	1
Französische ..... „	......	......	......	......	......	1
Hannöversche .... „	......	......	......	......	......	1
Preußische ...... „	......	......	......	......	......	2
Zusammen	1	3	6	6	7	11
Davon in Ballast	......	......	......	2	1	1

*) Höchst auffallend muß es erscheinen, daß, während die Franzosen jeder Visitation ihrer Schiffe durch fremde Kreuzer so sehr entgegen sind, und, gerade um dies Verhältniß zu beseitigen, die neue Convention vom 29. Mai 1845 an die Stelle der früheren Verträge von 1831 und 1833 getreten ist, nichtsdestoweniger in den neuen Instructionen der Französischen Kreuzer die folgende Anweisung beibehalten wird:

„Quant aux navires de commerce et aux croiseurs portant le pavillon des autres nations dont les Gouvernements ont successivement conclu avec la France des conventions basées sur le principe du droit de visite, et conformes aux Traités de 1831 et de 1833, il n'y a rien de modifié à l'état des choises réglé par ces actes, et vous aurez à exécuter, pour ce qui les concerne, les instructions générales précédement émanées de mon Département. Je me borne donc à vous rappeler ici, que ces pays sont la Sardaigne, la Toscane, les Deux-Siciles, la Suède, le Danemark, et les Villes Anséatiques."

Ausfuhr.

Genever, Waffen, Pulver, Glasperlen, ordinaire Eisen- und Metallwaaren, Taback, grobe Baumwollenstoffe, Quincaillerieartikel, Provisionen u. s. w. — Einige Verschiffungen nach der Westküste von Afrika finden für Hamburger Rechnung auch über Liverpool statt.

Der ungefähre Werthbetrag der Ausfuhr dürfte zu schätzen sein: 1842: Bco.-ℳ 250,000; — 1843: Bco.-ℳ 360,000; — 1844: Bco.-ℳ 600,000.

Einfuhr.

Palmöl, Elephantenzähne, Goldstaub, Gummi, Farbehölzer, etwas Caffe, Wachs, altes Eisen.

Einfuhr von Afrika's Westküste.

		1841.		1842.		1843.	
		Quant.	Werth.	Quant.	Werth.	Quant.	Werth.
			Bco.-ℳ		Bco.-ℳ		Bco.-ℳ
Palm-Oel....	℔	214,900	46,150	89,850	12,900	291,000	52,700
Eleph.-Zähne .	„	13,380	36,400	1,200	3,000	6,600	15,400
Caffe........	„	80,100	22,900	33,400	7,200	46,500	8,700
Cacao.......	„	9,800	2,300	7'900	1,300	900	170
Häute.......	„	10,300	3,150	....	....	97,400	27, 00
Rothholz	„	11,400	600	....	....	7,700	50
Wachs	„	650	600	900	650	7,400	7,600
Ingber......	„	5,200	400	....	....	950	150
Hörner....	Stück	2,640	175	....	....	4,700	280
Total Bco.-ℳ		....	112,675	....	25,050	....	113,050

1844: 1166 Stück Elephantenzähne, 277 Säcke Caffe, 312 Säcke Gummi, 132,828 ℔ Farbeholz, 83 Colli u. 98 Stück Wachs rc.

Bremens Verkehr mit Afrika's Westküste wird geschätzt:

	1842.	1843.	1844.
Ausfuhr.............	— Schiff ..	2 Schiffe ..	5 Schiffe
Bco.-ℳ	— ..	77,000 ..	330,000
Einfuhr.............	1 Schiff ..	2 Schiffe ..	1 Schiff
„	150,000 ..	208,000 ..	48,000

Niederländisches *) und Britisches Ostindien, China und die Philippinen.

Das Monopolsystem der Niederländischen Maatschappy und die damit verknüpften bedeutenden Differenzzölle sowohl zum Nachtheil der fremden Flaggen als auch der fremden Erzeugnisse, und nicht nur bei der Einfuhr, sondern auch bei der Ausfuhr der Landesproducte in fremden Schiffen und bei der Bestimmung

---

*) Die Ausfuhr des Niederländischen Ostindiens an den wichtigeren Colonial-Producten, welche sich seit 1826 in einer erstaunlichen Progression vermehrt hat, betrug:

	Caffe.	Zucker.	Indigo.	Cochenille.	Taback.
1826	℔ 45,341,000	2,400,000	10,240	—	
1830	„ 38,499,000	14,485,000	12,000	—	
1835	„ 62,249,000	58,594,000	587,128	—	
1840	„ 141,500,000	126,750,000	2,124,000	7,800	1,300,000
1841	„ 120,250,000	130,750,000	1,800,000	21,000	1,400,000
1842	„ 126,750,000	110,500,000	1,600,000	30,400	2,600,000
1843	„ 127,250,000	118,250,000	1,900,000	63,100	5,250,000
1844	„ 155,000,000	126,000,000	1,600,000	53,000	5,700,000

Der Gesammt-Werth der Ausfuhr und Einfuhr der Inseln Java und Madura belief sich nach den dortigen Zollisten:

	Ausfuhr.		Einfuhr.	
	N. d. Niederl.	Im Ganzen.	A. d. Niederl.	Im Ganzen.
	Gulden.	Gulden.	Gulden.	Gulden.
1826	6,513,525	15,273,502	6,530,093	14,232,967
1836	27,232,598	41,216,487	5,848,543	18,524,898
1839	40,214,399	57,674,934	11,348,958	24,961,012
1840	56,904,873	74,230,553	15,225,586	28,873,893
1841				
1842				
1843	38,773,215	58,992,836	6,985,867	22,551,388

nach nicht-Holländischen Häfen, bestehen auf Java und den übrigen Niederländischen Colonien noch unverändert fort. Ganz besonders nachtheilig wirkt diese illiberale Handelspolitik der Entwickelung der deutschen Handels- und Schifffahrtsinteressen entgegen. Großbritannien und Frankreich gegenüber mag das Niederländische Colonialsystem gar nicht unbillig erscheinen, da diese Staaten ebenfalls den Markt ihrer Colonien für die einheimische Industrie und den Schifffahrtsverkehr mit denselben der nationalen Rhederei möglichst zu monopolisiren bemüht sind, und überdies die Einfuhr der Produkte des Niederländischen Ostindiens gegen die gleichen Erzeugnisse ihrer Colonien durch Differentialzölle zurücksetzen; — aber in Rücksicht auf Deutschland, wo die Produkte des Niederländischen Ostindiens bei weitem den bedeutendsten Absatz finden, und wo dieselben zu den günstigsten Zollbedingungen zugelassen werden, erscheint das Verfahren der Holländischen Colonialpolitik im höchsten Grade unbillig und das deutsche Nationalgefühl nicht minder verletzend, als die commerziellen Interessen beeinträchtigend. Daß die deutschen Staaten, und namentlich der Zollverein, ungeachtet der klar vorliegenden Sachlage und der vielfachen wiederholten Anregung durch die Organe der Oeffentlichkeit, bisher noch gar keine kräftige Maßregeln ergriffen, diesen Mißverhältnissen abzuhelfen und dem directen deutschen Seehandel eine günstigere Stellung in Ostindien zu verschaffen, erscheint fast unbegreiflich. Die wichtigsten Differentialzölle sind

Ausfuhrzölle.

	Caffe.	Zucker.	Zinn.	Indigo.
In Niederl. Schiffen nach den Niederl. Guld.	2 pr. Pic.	frei.	2 pr. Pic.	0,05 pr. ℔
In fremden Schiffen „	4 „ „	6 pCt.	4 „ „	0,10 „ „
Nach fremden Plätzen „	4 „ „	6 „	4 „ „	0,10 „ „

Einfuhrzölle.

in Niederländischen Schiffen u. Niederl. Ursprungs resp. 6 % u. 12½ %

Aus fremden Plätzen .... „ 12 % u. 25 %

Die Zölle sind im Ganzen in den letzten Jahren wenig verändert worden; nur bei einem wichtigeren Einfuhrartikel ist seit 1842 eine Verdoppelung des Zolles eingetreten, von resp. 6 und 12% auf 12 und 24%, und zwar hat dieß gerade einen solchen Artikel getroffen, der ausschließlich aus Deutschland importirt wird und dessen Absatz sich auf Java in letzterer Zeit merklich vermehrt hatte, nämlich Zink. —

Im Britischen Ostindien sind die Zollverhältnisse ebenfalls den deutschen Handels- und Schifffahrtsinteressen nicht günstig, und seit den im Mai 1845 stattgefundenen Tarif-Aenderungen noch nachtheiliger geworden. Indem nämlich die Einfuhrzölle bedeutend erhöht sind, die Scala des Unterschiedes bei der Einfuhr nicht-britischer Erzeugnisse und unter fremder Flagge aber beibehalten worden, so sind natürlich die Differenzzölle jetzt viel drückender. Es war der Einfuhrzoll für die meisten Manufacturwaaren u. a.

	Früher.	Jetzt.
Britisches Erzeugniß in Britischen Schiffen.....	2 pCt.	5 pCt.
Fremdes Erzeugniß in Britischen Schiffen......	4 „	10 „
Fremdes Erzeugniß in fremden Schiffen	8 „	20 „

Der Absatz deutscher Wollenwaaren, welcher unter den früheren Zollverhältnissen in Ostindien sich in den letzten Jahren allmälig erweitert hatte, wird künftig mit der durch den Differenzzoll bedeutend mehr begünstigten englischen Industrie nicht mehr mit gleichem Erfolge concurriren können. — Sincapore ist ein vollkommener Freihafen, wo weder zwischen Britischer und fremder Flagge, noch in Rücksicht der Herkunft oder der Bestimmung der Waaren irgend ein Unterschied gemacht wird. Gleichwol werden hanseatische Schiffe, wenn sie aus einem englischen Hafen Steinkohlen nach Sincapore bringen wollen, nicht ausclarirt, weil in den Verträgen der Hansestädte mit Großbritannien sich keine ausdrückliche Bestimmung wegen des Handels nach den Besitzungen der Ostindischen Compagnie findet.

In dem spanischen Manila bestehen ebenfalls zur Bevorzugung der Einfuhr und Ausfuhr in nationalen Schiffen beträgliche Differenzzölle. Es werden daher sowohl die für Manila

bestimmten Exporte, als auch die Retouren daher zum großen Theile von den fremden Schiffen in Sincapore in spanische Schiffe umgeladen, weil der Vortheil der Differentialzölle für die nationale Flagge die Kosten der Umladung und die höhere Fracht noch überwiegt.

In den dem auswärtigen Seehandel geöffneten Chinesischen Häfen sind die, den Britten in Folge ihrer Verträge mit China zugestandenen Begünstigungen, auf alle fremde Nationen ausgedehnt worden. Hanseatische Schiffe und deutsche Waaren sind demnach in den Schiffsabgaben und Einfuhrzöllen in keinerlei Beziehung beschränkt.

Hamburgische Consulate bestehen in der Capstadt, zu Grahamstown, Bombay, Calcutta, Sincapore, Batavia und Manila. Das Consulat zu Canton ist noch unbesetzt.

Schifffahrts-Verkehr mit dem Cap der guten Hoffnung, Calcutta, Sincapore, Manila und Canton.

1842.

Angekommen:		Abgegangen:	
1 Engl. Schiff	von Calcutta.	1 Hamb. Schiff	n. d. Cap der guten Hoffnung.
4 Hamburg. Schiffe	v. Sincapore und Manila.	1 Dän. „	n. d. Cap der guten Hoffnung.
		6 Hamb. „	nach Sincapore und Manila.
		1 Dän. „	nach Sincapore und Manila.
Zus. 5 Schiffe.		Zus. 9 Schiffe.	

1843.

Angekommen:		Abgegangen:	
1 Hamb. Schiff	von dem Cap. d. guten Hoffnung.	3 Hmb. Schiffe	nach dem Cap d. guten Hoffnung.
1 Hamb. „	von Calcutta.	1 Engl. „	nach dem Cap d. guten Hoffnung.
1 Engl. „	von Calcutta.	5 Hamb. „	nach Sincapore und Manila.
6 Hamb. „	von Sincapore und Manila.	1 Brem. „	nach Sincapore und Manila.
1 Norw. „	von Sincapore und Manila.		
Zus. 10 Schiffe.		Zus. 10 Schiffe.	

1844.

Angekommen:	Abgegangen:
3 Hamb. Schiffe von Sincapore und Manila.	1 Hamb. Schiff nach dem Cap. d. guten Hoffnuug.
	4 Engl. „ nach Calcutta.
	3 Hamb. „ nach Sincapore und Manila.
	1 Dän. „ nach Sincapore und Manila.
Zus. 3 Schiffe.	Zus. 9 Schiffe

Schiffahrts-Verkehr mit dem Niederländischen Ostindien.

	Angekommen:			Abgegangen:		
	1842	1843	1844	1842	1843	1844
Hamburgische Schiffe	5	5	3	5	4	5
Dänische „	1	......	2	......	1	2
Englische „	1	3	5	......	......	......
Norw. u. Schwed. „	......	......	2	......	1	......
Preußische „	......	1	......	......	......	......
Russische „	......	......	2	1	3	3
Zusammen	7	9	14	6	9	10
Davon in Ballast	......	......	......	1	4	3

Ausfuhr.

Glaswaaren, Eisen- und Stahlwaaren, Quincaillerieartikel, Lederwaaren, etwas Baumwollenwaaren, türkisch-rothes Garn, Tuche und wollene Stoffe, Mobilien, schwedisch Eisen, Zink, diverse Provisionsartikel, Tauwerk, Spirituosen u. a.

Auf Java betrug die Einfuhr aus Hamburg, nach den jenseitigen Zolllisten:

		1840.	1843.
Glaswaaren	Gulden	37,042	17,902
Kleidungsstücke	„	6,752	6,525
Kupfer	„	536	6,792
Quincaillerien	„	14,626	11,482
Tuch und wollene Stoffe	„	9,517	3,349
Transport	Gulden	68,473	46,050

		1840.	1843.
Transport	Gulden	68,473	46,050
Leinen und baumw. Waaren	„	60,390	3,851
Provisionen	„	3,043	4,643
Schiffsgeräthschaften	„		3,110
Schreibmaterialien	„	1,036	2,885
Stahl und Stahlwaaren	„	3,329	10,326
Getränke	„	17,901	18,881
Eisen und Eisenwaaren	„	40,836	14,035
Diverse Artikel	„	31,037	20,071
	Gulden	226,045	123,852
Contanten	„	—	17,455
	Gulden	226,045	141,307
Einfuhr aus Bremen, im Ganzen	Gulden	45,996	165

In Manila war die directe Einfuhr aus Hamburg im Jahr 1843: Getränke ca. Bco. ℳ 3700, Provisionen 6900 ℳ, Garn 4200 ℳ, Metalle 27,000 ℳ, Quincaillerieartikel 5800 ℳ, Steinzeug 5400 ℳ, Mobilien 1600 ℳ ꝛc.; zusammen ca. Bco. ℳ 70,500.

Seit dem Britisch-Chinesischen Frieden sind auch einige deutsche Verschiffungen nach China unternommen worden, deren Betrag jedoch höchst unbedeutend erscheint gegen den Absatz der Englischen und Nordamerikanischen Fabrikate, und deren Resultat auch nicht sehr zufriedenstellend gewesen sein soll. Die Engländer und Nordamerikaner haben in ihren Handelsbeziehungen mit China den außerordentlichen Vorzug, daß sie einmal bei den Artikeln, welche bei weitem den Hauptgegenstand für den Chinesischen Markt bilden, weiße Baumwollenwaaren (Schirtings und Domestics), durch wohlfeile und ausgedehnte Fabrikation jede fremde Concurrenz ausschließen, und dann, daß sie zugleich die größten Abnehmer von Thee sind; der Grundsatz, daß Handel sich auf den Tausch von gegenseitigen Bedürfnissen gründen soll, hat nämlich unter den jetzigen Verhältnissen des Geldwesens und

der Handelsbilanz in China mehr Geltung, als irgendwo. *) Ueber die Gegenstände der deutschen Ausfuhr nach den Chinesischen Häfen bemerkt ein Handelsbericht aus Canton: in Wollenwaaren dürften die Deutschen mit der Zeit Rivale der Engländer werden, sobald sie sich mit dem besonderen Geschmacke der Chinesen erst hinlänglich bekannt gemacht haben werden; von andern Artikeln sind nur wenige, die hierher, und dann gewöhnlich nur in kleinen Parthieen, Rechnung geben werden. Dahin gehören Tauwerk und Segeltuch, schwedischer Theer und Pech, Fensterglas, einiges ordinaires Hohlglas, besonders Biergläser, feine Flanelle, einige Kisten Strümpfe, Schiffsproviant.

Der Gesammtwerth der Ausfuhr von Hamburg nach Plätzen jenseit des Cap der guten Hoffnung ist nach approximativer Schätzung anzunehmen:

1842	Bco.℔	1,100,000
1843	„	1,900,000
1844	„	1,500,000

Einfuhr.

Aus Java und Sincapore: Zucker, Reis, Arrac, Pfeffer, Zinn, Häute, Japanholz, Curcumä, Campfor, Stuhlrohr, Sago, Gummi u. a. Droguen; aus Manila: Zucker, Hanf, Cigarren rc. Die wichtigsten Gegenstände des chinesischen Exports sind außer dem Hauptartikel Thee, rohe Seide, ungefärbte Seidentücher, Cassia, Campfor, Sternanis, Rhabarber und andere Droguen. Die directen Verschiffungen von Theeladungen von China nach Hamburg finden bis jetzt nur einzeln statt, da wegen leichterer Wahl des Sortiments der Thee größtentheils aus England bezogen wird.

*) Nach dem Jahresbericht des Englischen Consulats zu Canton nahmen an dem dortigen Handel 1844 Theil: an der Importation, Großbritannien mit 86 pCt., die Vereinigten Staaten von Nordamerika mit 8 pCt., alle übrigen Nationen zusammen mit 6 pCt.; — an der Exportation: Großbritannien mit 71 pCt., die Vereinigten Staaten mit 26 pCt., die übrigen Nationen mit nur 3 pCt.

Einfuhr von Ostindien ꝛc.

	1841.		1842.		1843.	
	Quant.	Werth.	Quant.	Werth.	Quant.	Werth.
		Bco.-ℳ		Bco.-ℳ		Bco.-ℳ
Zucker ....℔	2444400	375500	1195500	151700	2803600	394300
Reis ....„	1611400	141800	2072100	176100	3983800	293800
Pfeffer ....„	615600	143200	272600	56400	485500	91900
Caffe ....„	196700	55700	244800	62200	202200	50600
Thee ....„	450	600	32300	57900	22700	18100
Häute ....„	112100	26700	30900	11500	245100	65100
Hörner...... Stück	5200	1450	8900	5500	34100	13600
Cigarren.... „	162000	4150	928000	22400	529000	14300
Perlmutterschaal. ℔	74550	24550	—	—	—	—
Stuhlrohr ....„	98800	7850	49500	3600	93900	8600
Camphor.......„	19650	35300	3800	5300	42400	53700
Indigo ....„	10000	25600	11400	36800	35900	145800
Rothholz ......„	250500	21400	282300	21300	394500	29300
Cassia ....„	87900	59000	205900	119800	341200	147900
Ingber ....„	—	—	8900	1100	14200	1500
Hanf...........„	107900	19100	110700	18500	106300	17000
Tauwerk.......„	14300	3400	—	—	—	—
Zinn..........„	42000	20900	90800	40400	122800	49400
Arrac.......Legel	146	23300	200	31900	119	19600
Total Bco.-ℳ	....	989500	....	822400	....	1414500

1844: 10,925 Säcke und 7,365 Körbe Zucker; — 41,936 Säcke Reis; — 6,159 Säcke Pfeffer; — 9,300 Säcke Caffe; 9,458 Kisten Thee; — 14,922 Stück Häute; — 20,371 Stück Hörner; — 6,137 Kisten und 668 Ballen Cassia; — 479 Kisten und 28 Tubben Camphor; — 260 Ballen Hanf; — 427 Kisten und 335 Körbe Ingber; — 548 Blöcke Zinn; — 2,248 Kisten Sago ꝛc. Der Gesammtwerth der Einfuhr d. J. 1844 ist zu schätzen auf Bco.-ℳ 1,100,000.

Bremens Handelsverkehr mit Ostindien und China wird dem ungefähren Betrage nach geschätzt:

	1842.	1843.	1844.
Ausfuhr nach Ostindien ꝛc..	4 Schiffe....	5 Schiffe...	4 Schiffe
Bco.-ℳ	310,000....	550,000...	422,000
Einfuhr daher	4 Schiffe....	5 Schiffe...	4 Schiffe
„	929,000...	1,484,000 ..	728,000

Australien.

Der Verkehr Hamburgs mit den Britischen Colonien in Australien ist auch während der 3 Jahre 1842 — 1844 höchst unbedeutend geblieben, und auf die Ausfuhr von Provisionen und Verschiffung einiger Auswanderer beschränkt gewesen. Im Jahre 1842 gingen von Hamburg 2 Schiffe nach Australien; davon eins mit 120 Auswanderern nach Neuseeland; 1843 keines, und 1844 nur 1 Schiff. Direct von Australien ist in diesen Jahren kein Schiff hier angekommen.

Zu Sidney fungirt ein Hamburgischer Consul.

Bremens Verkehr mit Australien während der Jahre 1842 — 1844 beschränkte sich auf 1 Schiff, welches 1844 mit Auswanderern nach Adelaide abging.

Wenn wir schließlich nach den vorangegangenen speciellen Nachweisungen eine allgemeine Uebersicht des auswärtigen Handels der beiden Städte Hamburg und Bremen nach dem Schifffahrts-Verkehr und einer approximativen Werthschätzung der Ausfuhr und Einfuhr, während der Jahre 1842 — 1844, versuchen, so ergiebt sich folgendes Resultat *):

1842.

Ausfuhr	Sch.	Bco. ℳ	Einfuhr	Sch.	Bco. ℳ
Hamburgs			Hamburgs		
nach europ. Plätzen	4253		aus europ. Plätzen	4227	127000000
nach außereuropäischen Ländern...	325	23000000	aus außereuropäischen Ländern...	407	34000000
Zusammen	4578		Zusammen	4634	161000000
Bremens			Bremens		
nach europ. Plätzen		13000000	aus europ. Plätzen	1482	16000000
nach außereuropäischen Ländern...	204	7500000	aus außereuropäischen Ländern...	255	26000000
Zusammen		20500000	Zusammen	1737	42000000

1843.

Ausfuhr	Sch.	Bco. ℳ	Einfuhr	Sch.	Bco. ℳ
Hamburgs			Hamburgs		
nach europ. Plätzen	4436		aus europ. Plätzen	4358	118000000
nach außereuropäischen Ländern...	375	22000000	aus außereuropäischen Ländern...	425	37000000
Zusammen	4811		Zusammen	4783	155000000
Bremens			Bremens		
nach europ. Plätzen		11000000	aus europ. Plätzen	2305	20000000
nach außereuropäischen Ländern...	240	8000000	aus außereuropäischen Ländern...	262	23000000
Zusammen		19000000	Zusammen	2567	43000000

*) Bei den offen gelassenen Rubriken der Werthannahmen schien uns sogar der Versuch einer approximativen Schätzung zu gewagt; über die Zahl der von Bremen nach europäischen Häfen abgegangenen Schiffe fehlten uns nähere Angaben. — Bei den europäischen Häfen ist Kleinasien mit einbegriffen.

1844.

Ausfuhr	Sch.	Bco. ℳ	Einfuhr	Sch.	Bco. ℳ
Hamburgs			**Hamburgs**		
nach europ. Plätzen	4189		aus europ. Plätzen	4165	117500000
nach außereuropäischen Ländern...	328	23500000	aus außereuropäischen Ländern...	371	34500000
Zusammen	4517		Zusammen	4536	152000000
Bremens			**Bremens**		
nach europ. Plätzen		10800000	aus europ. Plätzen	1977	16000000
nach außereuropäischen Ländern...	266	8800000	aus außereuropäischen Ländern...	243	20000000
Zusammen		19600000	Zusammen	2220	36000000

Oder 8,909,091

Die directen Handelsbeziehungen beider Hansestädte zusammen mit den außereuropäischen Ländern sind demnach anzunehmen:

Ausfuhr.	Schiffe.	ca. Bco. ℳ	Einfuhr.	Schiffe.	ca. Bco. ℳ
1842	529	30,500,000	**1842**	662	60,000,000
1843	615	30,000,000	**1843**	687	60,000,000
1844	594	32,300,000	**1844**	614	54,500,000

Tabellarische Uebersicht
der
Waaren-Einfuhr in Lübeck,
während der Jahre 1842—1844.

I. Einfuhr zu Lande und pr. Stecknitz-Kanal.	1842.		1843.		1844.	
	Anzahl der Transportmittel.	Gewicht der Ladungen.	Anzahl der Transportmittel.	Gewicht der Ladungen.	Anzahl der Transportmittel.	Gewicht der Ladungen.
	Wag.	℔	Wag.	℔	Wag.	℔
A. Mit Frachtfuhren von Hamburg-Altona	1676	13836012	1539	13355320	1616	15087427
B. Mit Frachtfuhren aus Mecklenb., Preußen, Sachsen u. jens. der Elbe	505	1606038	429	1291456	443	1300568
	Sch.		Sch.		Sch.	
C. Mit Stecknitz-Schiffen v. Lauenburg	387	11740072	428	13026732	407	12536799
Total	.. ℔	27182122	.. ℔	27673508	.. ℔	28924794

Benennung der eingeführten Waaren.	1842.	1843.	1844.
A. Nach dem Werthe tarifirt.	Ct.-ℳ	Ct.-ℳ	Ct.-ℳ
Baumwolle, rohe	26,882	67,914	121,994
Bijouterie-, Gold- u. Silber-Waaren	91,945	46,167	49,011
Bücher, Kupferstiche u. Musikalien	1,294,794	1,170,471	771,777
Droguerie-Waaren	630,608	600,289	529,992
Eisenwaaren, grobe	169,852	123,533	138,776
Fabrik. aus Blei, Holz, Horn, Knochen, Zinn, Zink, Papier, Parfümerie, Tapeten	1,506,525	1,435,981	1,400,419
Fabrik. a. Blech, Eisen, Messing, Kupfer, Stahl, Elfenbein u. Schildpatt	932,010	922,779	876,303
Federn, Federposen, Borsten u. Haare	16,394	12,354	11,893
Glas, Porcellan, Krystall u. Steingut	324,213	277,175	284,156
Häute, Felle und Leder	459,175	403,362	338,995
Holz, Nutz- und Bau-	106,287	61,177	54,414
Indigo, Cochenille, Farbewaaren u. Gewürze	764,524	943,796	559,353
Instrumente und Maschinen	161,302	119,170	110,016
Knochen, Fischbein und Horn	53,869	55,775	42,178
Lederwaaren, Corduan, Maroquin	76,309	92,488	114,130
Leinenwaaren	397,798	233,823	193,617
Manufacturwaaren, Wollengarn u. Twiste	8,678,265	8,262,592	8,567,222
Transport	15,690,752	14,828,846	14,164,246

Benennung der eingeführten Waaren.	1842.	1843.	1844.
	Ct. ℛ	Ct. ℛ	Ct. ℛ
Transport	15,690 752	14,828,846	14,164,246
Pelze und Pelzwaaren	229,178	363,539	278,968
Pflanzen und Sämereien, Anies Kümmel und Fenchel	151,795	141,716	147,121
Schießpulver	17,366	16,314	20,480
Seidene Waaren und Spitzen	3.054,640	2,190,731	2,177,371
Seide, rohe	2,013,568	1,699,125	1,461,690
Seife	24,193	16,328	18,972
Taback und Cigarren	421,902	484,437	493,007
Thee	80,761	85,823	117,573
Uhren	447,206	351,721	354,496
Diverse, nicht speciell aufzuführende Artikel	109,805	112,515	104,577
Declarirter Gesammt-Werth Ct. ℛ	22,241,166	20,291,095	19,338,501
B. Nach dem Gewichte tarifirt.	℔	℔	℔
Baumöl	143,855	89,130	90,371
Blei, Zinn und Zink	79,617	389,182	133,028
Butter	869 879	230,827	207,806
Caffe	3,190,156	3,470,699	3,922,525
Cichorien, Castanien, Ingber u. Honig	172,579	112,664	141,657
Eisen in Stangen und Bolzen	104,823	141,455	252,913
Farbeholz	367,431	432,102	457,363
Fleisch, geräuchertes und Fische, getrocknet	19,540	14,736	17,501
Graupen, Grütze und Mehl	295,523	266,351	205,487
Hanf und Flachs	7,650	8,313	9,526
Hopfen	87 845	179,647	23,798
Käse	471,502	376,026	409,587
Kleesaamen	417,323	416,041	282,585
Krapp, Braunroth, Oker	78,152	71,252	96,631
Kupfer und Messing	59,292	35,698	44,947
Lumpen	253,609	160,755	181,527
Pfeffer, Piment, Cacao u. Mandeln	226,726	219,905	246,642
Pflaumen	226,451	191,524	207,232
Reis	576,958	574,402	553,636
Rosinen, Corinthen, Feigen, Pomeranzenschalen, Perlgraup. u. Sago	616,771	522,223	543,481
Seegras	158,166	116,835	77,001
Schlag- und Hanfsaamen	1,155	15,531	3,640
Schwefel, Sumach und div. andere Materialwaaren	134,878	150,560	103,533
Syrup	787,786	462,316	443,794
Tauwerk, Flachsheede, Torfe	3,316	3,604	2,473
Vitriol-, Lein-, Rüb-, Palmöl und Thran	471,768	370,708	247,977
Wachs und Wachslichter	6,605	8,861	7,667
Wolle	558,918	290,954	343,955
Zucker	3,229,959	3,985,846	4,290,520
Taxirter Gesammt-Werth Ct. ℛ	4,248,181	4,324,800	4,389,068

Benennung der eingeführten Waaren.	1842.	1843.	1844.
C. Nach dem Maaße tarifirt.			
Eſſig und Eſſig-Spriet.... Viertel	7,054	2,148	10,084
Korn und Kartoffelſpriet u. Branntwein............ „	25,460	3,726	5,105
Wein.................. „	70,117	85,965	55,920
Weinſpriet, Weinbrantwein, Arrac und Rum .... „	36,101	41,697	43,628
Mineralwaſſer............ Krüge	83,905	71,266	74,861
Citronen und Apfelſinen ... Kiſten	1,045	1,736	1,707
Fiſche, geſalzene .... Tonnen	381½	160¾	668¾
Kalk.................. „	896½	771½	875
Salz.................. „	1,155½	1,535	1,942
Thran................. „	66	24	102½
Tarirter Geſammt-Werth Ct.-℔	839,525	888,550	804,506
D. Nach der Stückzahl tarifirt.			
Auſtern .... Stück	395,012	388,768	426,078
Bouteillen .... „	21,854	10,582	10,261
Dachſteine............... „	98,821	77,898	71,958
Mauerſteine .... „	414,257	178,765	370,400
Leimkuchen...... ... . „	19,800	51,480	70,043
Rappkuchen .... „	9,900	24,000	—
Vieh .... „	9,689	9,863	14,203
Tarirter Geſammt-Werth Ct.-℔	597,293	689,000	791,681
Contanten .... Colli	86	453	232
Gemälde .... „	84	88	102
Reiſeeffecten .... „	816	1,012	895

II. Einfuhr zur See.	1842. Anzahl der Transportmittel.	1842. Gehalt nach Commerz-Lasten à 6000 ℔.	1843. Anzahl der Transportmittel.	1843. Gehalt nach Commerz-Lasten à 6000 ℔.	1844. Anzahl der Transportmittel.	1844. Gehalt nach Commerz-Lasten à 6000 ℔.
	Sch.		Sch.		Sch.	
A. Mit Dampfschiffen	117	29,416½	90	25,527¾	94	25,218
B. Mit Segelschiffen	842		732		691	
	Böte		Böte		Böte	
C. Mit Küstenfahrzeugen	635		599		614	
Total	....	29,416½	....	25,527¾	....	25,218

Benennung der eingeführten Waaren.	1842.	1843.	1844.
A. Nach dem Werthe tarifirt.	Ct.-ℳ	Ct.-ℳ	Ct.-ℳ
Bijouterie-, Gold- u. Silberwaaren.	2,429	60,314	10,607
Bücher, Kupferstiche u. Musikalien...	168,256	152,073	94,012
Droguerie-Waaren	430,034	224,600	342,847
Eisenwaaren, grobe	235,828	203,710	131,322
Fabrikate aus Blech, Eisen, Messing, Stahl, Kupfer, Elfenbein, Schildpatt	15,342	13,302	8,488
Federn, Federposen, Borsten u. Haare	102,478	101,711	52,531
Glas, Porcellan, Krystall, Steingut.	234,748	153,798	164,554
Häute, Felle und Leder	259,528	203,302	174,349
Holz, Bretter und Dielen	52,652 Dtz. 413,908	61,954 Dtz. 509,707	69,669 Dtz. 579,498
Holz, Balken, Sparren, Latten und Brennholz	272,288	155,437	151,320
Leinen-Waaren	1,167,426	753,011	613,933
Pelz- und Pelz-Waaren	622,945	1,126,352	177,226
Seife	29,535	42,548	40,735
Taback und Cigarren	108,380	50,225	36,214
Diverse Fabrik- und Manufactur-Waaren	269,233	239,020	201,416
Diverse nicht speciell aufzuführende Artikel	153,645	162,538	143,665
Declarirter Gesammt-Werth Ct.-ℳ	4,486,003	4,151,648	2,922,717
B. Nach dem Gewichte tarifirt.	℔	℔	℔
Blei, Zinn und Zink	2,638	40,913	18,256
Butter	471,159	193,231	180,173
Caffe und Cichorien	276,676	169,971	230,365
Eisen in Stangen und Bolzen	6,076,892	5,728,594	5,180,335
Flachs	96,924	81,264	41,011
Fleisch, geräuchert und gesalzen	31,657	30,146	9,814
Graupen, Grütze und Mehl	485,373	161,452	152,476
Hanf	1,621,717	1,018,653	1,897,706
Hanföl	266 Faß 219,949	851 Faß 802,671	3,306 Faß 3,121,230

Benennung der eingeführten Waaren.	1842.	1843.	1844.
	℔	℔	℔
Juchten	34,416	27,214	31,229
Käse	96,169	116,086	115,527
Kupfer und Messing	291,963	230,278	309,533
Lumpen	75,466	74,615	46,369
Lein-, Rüb-, Palmöl und Thran	489,081	253,699	345,292
Pflaumen	237,446	333,716	117,836
Pottasche	2,320,107	1,260,710	731,906
Schlagsaamen	177 016	427,598	21,275
Syrup	845,604	342,815	346,127
Talg	759 Faß 716,980	1,728 Faß 1,675,515	1,331 Faß 1,325,050
Talglichter	97,742	82,446	132,974
Tauwerk	376,365	242,644	30,752
Torfe und Flachsheede	45,665	—	3,313
Wolle	81,872	69,698	12,203
Zucker	99,299	28 516	1,396
Diverse Material-Waaren	244,758	115,784	190,607
Tarirter Gesammt-Werth Ct. ℳ	2,703,975	2,440,118	2,874,962
C. Nach dem Maaße tarifirt.			
Essig, Essig-Sprit u. Bier . . . Viertel	4,278	3,471	5,165
Korn- und Kartoffel-Sprit und Branntwein „	52,224	10,727	2,673
Wein „	306,445	166,260	143,271
Weinsprit, Weinbranntwein, Rum und Arrak „	68,284	116,213	99,581
Mineral-Wasser . . . Krüge	37,117	29,243	29,627
Alaun . . . Tonnen	18	357	437
Braunroth „	20	147	171
Fische, gesalzene „	1,279	2,298¾	3,872
Kalk „	20,764	24,665	20,784
Pech „	1,636	2,608½	2,699½
Salz „	8,443	10,827	10,515
Säleinsaamen „	17,538	22,747	1,000
Steinkohlen u. Cinders „	75,556	47,849	41,451
Theer „	23,229½	16,112½	20,630½
Thran „	936	642½	525
Getraide . . . Last	2,557⁵/₆	2,309¹/₃	915 Lst 91 Sch.
Tarirter Gesammt-Werth Ct. ℳ	4,012,106	3,401,181	2,672,337
D. Nach der Stückzahl tarifirt.			
Bouteillen . . . Stück	169,316	38,963	27,954
Dachsteine „	50,180	7,500	46,755
Mauersteine „	237,875	202,300	106,500
Matten „	38,310	12,750	27,130
Tarirter Gesammt-Werth Ct. ℳ	50,991	20,836	20,918
Contanten . . . Colli	302	210	7
Gemälde „	14	8	16
Reiseeffecten „	133	182	147

Recapitulation des Geſammt-Werthes.	1842.	1843.	1844.
I. Einfuhr zu Lande.	Ct.-ℳ	Ct.-ℳ	Ct.-ℳ
A. Nach dem Werthe tarif. Waaren	22,241,166	20,291,095	19,338,50
B. Nach dem Gewichte tarif. Waaren	4,248,181	4,324,800	4,389,068
C. Nach dem Maaße tarif. Waaren	839,525	888,550	804,506
D. Nach der Stückzahl tarif. Waaren	597,293	689,000	791,681
Total der Einfuhr zu Lande Ct.-ℳ	27,926,165	26,193,445	25,323,756
II. Einfuhr zur See.	Ct.-ℳ	Ct.-ℳ	Ct.-ℳ
A. Nach dem Werthe tarif. Waaren	4,486,003	4,151,648	2,922,717
B. Nach dem Gewichte tarif. Waaren	2,703,975	2,440,118	2,874,962
C. Nach dem Maaße tarif. Waaren	4,012,106	3,401,181	2,672,337
D. Nach der Stückzahl tarif. Waaren	50,991	20,836	20,918
Total der Einfuhr zur See Ct.-ℳ	11,253,075	10,013,783	8,490,934
Einfuhr zu Lande .... Ct.-ℳ	27,926,165	26,193,445	25,323,756
Einfuhr zur See .... „	11,253,075	10,013,783	8,490,934
Total Ct.-ℳ	39,179,240	36,207,228	33,814,690

Alphabetisches Register.

Seite

Afrikanische Westküste, Handelsbeziehungen zu ders. ....299 ff.
Allgemeiner Plan hiesiger Seeversicherungen.................. 32
Altona, Frequenz des Hafens von..........................112
Assecuranzwesen s. Seeversicherungen.
Ausfuhr und Einfuhr, Gesammtbetrag nach approximativer Werthschätzung ....311 f.
Ausgaben zum Nutzen der Schifffahrt....................15. 17
Australien, Handelsbeziehungen zu.......................310
Auswanderer, Beförderung derselben über Bremen 123
" " " über Hamburg.........122 f.
Azoren, Handelsbeziehungen zu dens. ....297 f.

Bank. Preis-Differenz des in derselben ein- und ausgehenden Silbers .... 41 ff.
Baumwolle, Einfuhr von...................................155
Belgien, Handelsbeziehungen zu..........................201 ff.
Böhmen, Einfluß der Elbzölle auf den Handel v. .... 73 f.
Brasilien, Handelsbeziehungen zu ....272 ff.
Bremen, Handelsverkehr im Allgem. ....311 f.
" Handelsbeziehungen zu einzelnen Ländern 197, 200, 206, 209, 216, 222, 228, 231, 238, 241, 244, 252, 255, 262, 265, 267, 271, 290, 292, 296, 298, 301, 309, 310
" Rhederei 118
" Südsee-Fischerei..................................124
Britisches Nordamerika, Handelsbeziehungen zu dems..........245
" Ostindien, Handelsbeziehungen zu dems..........302 ff.
Buenos-Ayres, Handelsbeziehungen zu dems. ....291 f.

Caffe, Einfuhr v. 157
Canarien, Handelsbeziehungen zu dens....................297 ff.
Cassa der Stücke von Achten 33
Chili, s. Westküste v. Amerika.
China, Handelsbeziehungen zu ....307 ff.
Consular-Reglement ....34 ff.
Consulate, hamburgische im Auslande, s. unter d. einzeln. Ländern.
Consumtion in Hamburg 168
Course, Geld- und Wechsel-..............................179 f.
Cuba, Handelsbeziehungen zu ....256 ff.
Cuxhaven, Noth- und Winterhafen 21

Seite

Dampfschifffahrtsverkehr, Fluß- 134
" " See- 116
Dänemark, Handelsbeziehungen zu .... 229 ff.
" Verordnung zur Begünstigung des directen Handels 229 f.
Desiderien, Handel und Schifffahrt betreffende .... 40 f.
Differenzzölle zum Nachtheil d. hamburg. Flagge 93 ff., 201, 257, 303 ff.
Dispache-Comptoir 32
Durchschnittspreise der wichtigsten ausländischen Handelsartikel 153 f.

Einfuhr, Gesammt- ausländischer Handelsartikel .... 144 ff.
" " inländischer Producte .... 160 ff.
" " " Industrieerzeugnisse .... 172 ff.
" " verzollter Waaren v. 1815—1844 178
Eisenbahnen, Betheiligung des hamburg. Staats an dens. 22
Elbe, Fahrwasser ders. im Allgemeinen .... 3 ff.
" " " in der Norder-Elbe .... 15 f.
" " " bei Schulau und Blankenese .... 16 f.
Elbschiffahrts-Acte .... 58 ff.
Elbzölle, neue Regulirung ders. .... 59 ff.
" s. auch Stader Zoll.
" Vergleichung mit dem Betrage des Sundzolles 133

Fleisch, gesalzenes rc.. Ausfuhr v. .... 166 f.
Fluß-Schifffahrtsverkehr .... 128 ff.
Frachtverkehr, s. Landfrachtverkehr.
Frankreich, Handelsbeziehungen zu .... 207 ff.

Getraidehandel .... 161 ff.
Getraide-Lieferungshandel, s. Usanzen.
Grasbrook, Benutzung dess. für Hafen-Anlagen .... 18 ff.
Großbritannien, Handelsbeziehungen zu .... 183 ff.
s. Navigationsacte.
neuer Tarif .... 190 f.

Hafen-Anlagen .... 18 ff.
Haiti, Handelsbeziehungen zu .... 264 f.
Handelsvertrag, s. Vertrag.
Harburg, Aufhebung der Rückladungsverbote .... 90 f.
Holzhandel 171

Java, s. Niederländische Besitzungen.
Industrieerzeugnisse, inländische .... 172 ff.
Italienische Staaten, Handelsbeziehungen zu dens. .... 223 ff.

Kleesaat, Einfuhr v. 170
Kornordnung, Revision ders. 26
Kornwaage, Normal- .... 28 f.

Landfrachtverkehr .... 136 ff.
Lübeck, Gesammt-Einfuhr 313
Handel mit Schweden .... 235 f.
Leinenhandel .... 174 ff.
Lootsen-Ordnung, Revision ders. 17

Seite
Maaße und Gewichte, Verordnung in Betreff ders. .... 25 f.
Madeira, Handelsbeziehungen zu ....297 f.
Manila, Handelsbeziehungen zu ....304 ff.
Mehl, Ausfuhr v. 165
Mexico, Handelsbeziehungen zu ....253 ff.
Mittelländisches Meer, Handelsbeziehungen zu den Ländern am 223 ff.
Montevideo, Handelsbeziehungen zu ....291 f.

Navigationsacte, Britische ....92 f., 188 ff., 304
Niederlande, Handelsbeziehungen zu dens. ....198 ff.
" Auctionen der Maatschappy 200
Niederländische Besitzungen in Ostindien ....302 ff.
Norwegen, Handelsbeziehungen zu ....237 f.

Peru, Handelsbeziehungen zu 295
Portorico, Handelsbeziehungen zu ....266 f.
Portugal, Handelsbeziehungen zu ....217 ff.
Preußische Ostseehäfen, Handelsbeziehungen zu dens. ......239 ff.

Quarantaine zu Curhaven ....40 f.

Reis, Einfuhr v. 158
Rhederei, Bestand der altonaer 118
" " bremer 118
" " hamburger ....117 f.
" " lübecker 118
" verschiedener Staaten 119
Beschäftigung der hamburger ....120 f.
Rußland, Handelsbeziehungen zu ....242 ff.

St. Thomas, Handelsbeziehungen zu ....266 f.
Schaafwolle, Einfuhr und Ausfuhr von ....168 f.
Schifffahrts-Verträge, s. Vertrag.
Schiffszoll, Ermäßigung dess. 23
Schweden, Handelsbeziehungen zu ....233 ff.
Seefahrer-Armenhaus 34
Seeschiffe, Ladungsfähigkeit und Bemannung 104
Seeschifffahrtsverkehr ....101 ff.
See-Versicherungen ....125 ff.
Signalschiff bei Schulau 17
Sklavenhandel, Verträge zur Unterdrückung dess. ....299 f.
Spanien, Handelsbeziehungen zu ....215 ff.
Stader Zoll, Regulirung dess. ....74 ff.
Stecknitz-Verkehr ....134 f.
Steinkohlen-Ausfuhr aus Großbritannien 184, 304
Sund, Schifffahrt durch den 232

Taback, Einfuhr v. 159
Thran, Einfuhr v. 157
Triest, Handelsbeziehungen zu 228

Usanzen, beim Tabackshandel 34
" betreffend den Getraidehandel auf Lieferung ....30 f.

Seite

Venezuela, Handelsbeziehungen zu....................268 ff.
Vereinigte Staaten von N. A., Handelsbeziehungen zu dens..246 ff.
Verträge, Elbschifffahrts-..........................58 ff.
Verträge, Handels- und Schifffahrtsverträge, Allgem. Uebersicht 92 ff.
Vertrag mit Dänemark 91
" " Hannover, über den Verkehr mit Harburg rc......91 f.
Vertrag, Handels- u. Schifffahrts-, mit Sardinien ....223 ff.
" " " zwischen Hannover u. Großbritanien 187
" " " " Mecklenburg " 186
" " " " Oldenburg " 185
" " " " Mecklenburg u. Portugal 219 f.
" " " " Preußen " 218 f.
" " " projectirter, zwischen den Zollvereinsstaaten und den Vereinigten Staaten v. N. A. 246 f.

Wallfischfang.......................................124
Wechselordnung, Additionalartikel zur....................30 f.
" Allgem. Revision ders...................31 f.
Wechselcourse, s. Course.
Wechsel-Stempel, Veränderung dess...........................25
Weinhandel, Rabatt im Zollverein ....91 f.
Westküste von Amerika, Handelsbeziehungen zu ders.........293 ff.

Zink, Einfuhr v. ....171 f
Zolleinnahme 24
Zollordnung.................................23 ff., 179
Zucker, Einfuhr v. 156

Errata.

S. 119. Z. 9. st. Anschluß l. Ausschluß

" 235. " 5. st. 869,998 ℔ l. 869,998 Ellen

" 270. " 8. ff. st. 1841. 1842. 1843. l. 1842. 1843. 1844.

BSB Bayerische StaatsBibliothek
MDZ Münchener DigitalisierungsZentrum Digitale Bibliothek

Soetbeer, Adolf,

Ueber Hamburgs Handel

Bd.: 3

Hamburg 1846

Merc. 231 f-3
urn:nbn:de:bvb:12-bsb10291774-1